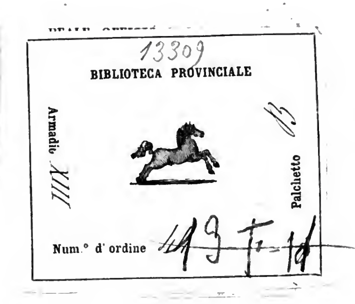
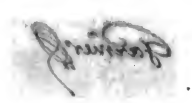



FONDO PIZZOFALCONE


13309
BIBLIOTECA PROVINCIALE
Armadio XIII
Palchetto
Num.° d' ordine



TRAITÉ

DES CHEMINS

DE TOUTE ESPÈCE.

Tous les exemplaires non revêtus de la signature de l'auteur seront réputés contrefaits. Garnier

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR.

Régime ou *Traité des rivières et Cours d'eau de toute espèce, Salines et Ateliers insalubres*, deuxième édition. Deux vol. in-8°. Prix : 10 fr., et 12 fr. par la poste.

Des Moyens d'établir, réparer et entretenir les chemins vicinaux, ou *Législation et Jurisprudence sur cette matière*. Un vol. in-12. Prix : 3 fr.

Traité de l'Usure dans les transactions civiles et commerciales. Un vol. in-12. Prix : 2 fr. 50 cent.

Annales universelles de la Jurisprudence et de la Législation commerciales, contenant les lois, ordonnances, arrêts du conseil d'état, décisions administratives, règlemens, arrêts de la cour de cassation et des autres cours du royaume, et des dissertations sur des questions importantes et non encore jugées, paraissant tous les mois par livraison de trois feuilles. Prix : 10 fr., et 12 fr. par la poste. A Paris, chez Fanjat, rue Christine, n° 3.

M. Roger, avocat aux conseils du roi, participe à la rédaction de ce Recueil.

PARIS, DE L'IMPRIMERIE DE PILLET AÎNÉ,
Rue des Grands-Augustins n° 7.

TRAITÉ DES CHEMINS DE TOUTE ESPÈCE,

COMPRENANT

LES GRANDES ROUTES,

CHEMINS DE HALAGE, VICINAUX ET PARTICULIERS,

ARBRES ET FOSSÉS QUI LES BORDENT,

LES RUES ET PLACES PUBLIQUES;

SUIVI

D'UN APPENDICE AU RÉGIME DES EAUX.

PAR F. X. P. GARNIER,

AVOCAT AUX CONSEILS DU ROI ET A LA COUR DE CASSATION.

TROISIÈME ÉDITION.

PARIS.

LE DÉPOT DE L'OUVRAGE EST QUAI St-MICHEL,

N° 25.

1827.

TABLE

DE LA DIVISION DE L'OUVRAGE.

Pages.
Observations préliminaires 1

PREMIÈRE PARTIE.

Des grands chemins 5
CHAP. Ier Définition et propriété. . . . . ib.
CHAP. II. Des marchepieds ou chemins de halage pour le service de la navigation et du flottage. 36
CHAP. III. De la largeur des chemins. 76
CHAP. IV. Des fossés qui bordent les routes. 92
CHAP. V. Des arbres et haies qui bordent les routes. . 111
Section Ire. De la plantation. . . . . ib.
Section II. De la propriété des arbres et haies qui bordent les routes. 122
CHAP. VI. De la police des chemins. 136
CHAP. VII. Du contentieux en matière de chemins. . 150
Section Ire. Compétence de l'autorité administrative. 154
§ Ier. Compétence du ministre de l'intérieur, du directeur général des ponts et chaussées, des préfets, sous-préfets et maires. . . . . ib.
§ II. Compétence des conseils de préfecture. . . . 160
Art. Ier. Alignemens et permissions pour bâtir et réparer 162

Pages.

Art. II. Des réclamations des particuliers qui se plaignent des dommages provenant du fait des entrepreneurs de routes, et de celles relatives aux terrains pris ou fouillés pour leur confection. . . 180

Art. III. De l'anticipation des chemins. 202

Art. IV. Des dépôts de fumiers et autres objets. . 203

Art. V. Des détériorations. 210

Section II. Compétence des tribunaux. 235

CHAP. VIII. Police du roulage et des messageries. . . 240

Section Ire. Poids de chargement des voitures, forme et largeur des roues, barrières de dégel. . 241

Section II. Du mode de constater et de réprimer les contraventions, et de la compétence des autorités appelées à les juger. 254

CHAP. IX. Des peines pour contraventions commises sur les chemins. 262

DEUXIÈME PARTIE.

Des chemins vicinaux. 276

Observations préliminaires. . . . . ib.

CHAP. Ier. De la définition des chemins vicinaux. . . 277

CHAP. II. Déclaration de vicinalité des chemins, fixation de leur largeur, emplacement et direction. . . 287

CHAP. III. De la propriété des chemins et autres voies publiques 307

CHAP. IV. Des arbres et haies existant sur les chemins vicinaux et sur les rues et places publiques. 331

CHAP. V. Des fossés qui bordent les chemins. 349

CHAP. VI. De la largeur des chemins et rues. 355

CHAP. VII. De l'établissement et entretien des chemins, rues et places. 362

Pages.

CHAP. VIII. De la police des chemins vicinaux, rues et places publiques. 388

CHAP. IX. Du contentieux en matière de chemins vicinaux, rues et places publiques. 422

SECTION Ire. Compétence de l'autorité administrative. . . . . ib.

ART. Ier. Compétence des préfets, sous-préfets et maires. . . . . ib.

ART. II. Compétence des conseils de préfecture. . 438

SECTION II. Compétence de l'autorité judiciaire. . 458

§ Ier. Compétence des tribunaux civils. 459

ART. Ier. Des juges de paix. . . . . ib.

ART. II. Des juges de première instance. 464

§ II. Compétence des tribunaux de police simple et correctionnelle. 471

ART. Ier. Compétence des tribunaux de police correctionnelle. 472

ART. II. Compétence des tribunaux de simple police 485

TROISIÈME PARTIE.

DES CHEMINS PARTICULIERS. 512

Observations générales. . . . . ib.

CHAP. Ier. Du chemin légal. 517

CHAP. II. Du chemin conventionnel. 543

CHAP. III. Actions qui dérivent du droit de chemin. 555

APPENDICE AU TRAITÉ DES CHEMINS ET A CELUI DES EAUX. 563

§ Ier. Appendice aux chemins. . . . . ib.

§ II. Appendice aux eaux. 583

TRAITÉ

DES

CHEMINS DE TOUTE ESPÈCE.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

Les Romains, nos maîtres en législation, distinguaient en apparence les chemins en publics, privés et vicinaux. C'est ce qu'établit la loi 2, § 22 *ff.*, *ne quid in loco publ. vel itin. fiat* (1). Mais il résulte du rapprochement d'autres lois, qu'il n'y en avait que deux espèces, les chemins publics et privés, car les chemins vicinaux rentrent, sous certains rapports, dans ceux de la première espèce; aussi le § suivant de la même loi (2), et le § 1 *l. ult. ff. de loc. et itin.*

(1) Viarum quædam publicæ sunt, quædam privatæ, quædam vicinales. Publicas vias dicimus, quas Græci Basilicas, id est regias, nostri prætorias, alii consulares vias appellant. Privatæ sunt, quas agrarias quidam dicunt. Vicinales sunt viæ quæ in vicis sunt, vel quæ in vicos ducunt.

(2) Privatæ viæ dupliciter accipi possunt : vel hæ, quæ sunt in agris, quibus imposita est servitus, ut ad agrum alterius ducant; vel hæ quæ ad agros ducunt, per quas omnibus

publ. (1), mettent au rang des chemins publics les voies vicinales communiquant à des voies consulaires, ou dont l'existence est immémoriale.

Les Romains subdivisaient les chemins de la première espèce en *regales*, *militares*, *consulares*, qui conduisaient de ville en ville, ou à la mer, ou aux ports des fleuves et rivières navigables, ou dans une autre voie royale, et en vicinaux, *qui in vicos ducunt*, allant de village en village, ou aux marais et autres propriétés communes.

Quant aux chemins privés, qu'on appelait aussi *agraires* (*viæ privatæ sunt quas agrarias quidam dicunt*), c'étaient ceux qui servaient à l'exploitation des fonds ruraux, et qui étaient établis à titre de servitude ou formaient la propriété des particuliers qui en jouissaient :

permeare liceat, in quas exitur de viâ consulari : et sic post illam excipit via, vel iter, vel actus ad villam ducens : has ergò, quæ post consularem excipiunt in villas, vel in alias colonias ducentes, putem etiam ipsas publicas esse. *D. l*, § 23.

(1) Viæ vicinales, quæ in agris privatorum collatis factæ sunt, quarum memoria non extat, publicarum viarum numero sunt : sed inter eas et cæteras vias militares hoc interest, quod viæ militares exitum ad mare, aut in urbes, aut in flumina publica, aut ad aliam viam militarem : harum autem vicinalium viarum dissimilis conditio est; nam pars earum in militares vias exitum habent, pars sine ullo exitu intermoriuntur. *L. ult.*, § 1, *ff. de loc. et itin. publ.*

hi qui sunt in agris quibus imposita est servitus ut ad agrum alterius ducant, vel hi qui ad agros ducunt. Du reste, cette définition était incomplète, puisqu'elle ne comprenait pas les servitudes de passage dues à des fonds urbains qui sont aussi des chemins privés.

Boutillier, somme rurale, ne divise les chemins qu'en deux classes; les uns sont des chemins royaux et les autres des chemins de traverse.

Un arrêt du conseil du 18 avril 1671, rapporté par Leclerc du Brillet dans son *Traité de la Voirie*, imprimé en 1738, à la suite du *Traité de la police de Delamarre*, livre 6, titre 13, page 499, divise les chemins publics en trois classes. La première comprend les chemins royaux; la seconde se compose des chemins publics et vicinaux, et la troisième comprend les chemins de traverse.

Tous ces chemins d'ailleurs étaient également consacrés à l'usage public, et ne différaient entre eux que par le degré d'utilité générale et la largeur.

Une ordonnance du bureau des finances de Paris, du 29 mars 1754, suppose la distinction des chemins en grandes routes et en chemins de traverse de village en village.

L'arrêt du conseil du 6 février 1776 distingue

aussi les chemins en grandes routes, dont il fait trois classes, et en chemins particuliers, destinés à la communication des petites villes ou bourgs.

Si toutes nos lois ne s'occupent pas des chemins privés, c'est évidemment parce qu'ils rentrent dans le droit ordinaire, que leur établissement et leur largeur ne dépendent pas en général de la loi, mais des conventions des parties.

De tout cela il résulte que les chemins se divisent en deux grandes classes générales, les chemins publics, et les chemins privés, et en forment trois espèces.

Nous diviserons donc ce traité en trois parties. La première sera consacrée aux grands chemins, la seconde aux chemins vicinaux, et la dernière aux chemins privés qui embrasseront toutes les servitudes de passage dues à des héritages ruraux ou urbains, ainsi que ceux qui ont été établis par des particuliers qui en jouissent, et dont ils sont la propriété.

PREMIÈRE PARTIE.

DES GRANDS CHEMINS.

CHAPITRE PREMIER.

Définition et propriété.

Les voies publiques, qui font l'objet de ce chapitre, sont désignées sous la double dénomination de grands chemins et de routes. Celle-ci est même plus usitée que la première.

Boutillier, à l'endroit que nous avons déjà cité, définit ainsi les routes : « Chemin royal, » si est le grand chemin qui va d'un pays à un » autre, et d'une bonne ville à une autre, et » doit contenir quarante pieds de large, sur » l'amende de soixante sols au roi. »

Domat, *du Droit public*, pag. 63, n° 14, appelle grands chemins ceux qui sont à l'usage du public, pour aller de tout lieu à un autre ; « ces sortes de chemins, ajoute-t-il, aboutis-

» sent ou à d'autres chemins, ou aux portes
» des villes, ou des autres lieux, ou à la mer,
» ou à des rivières. »

L'arrêt du conseil du 18 avril 1671 considère comme chemins royaux ceux qui conduisent d'une ville à l'autre, de la ville capitale de chaque province aux lieux d'anciens baillages, et où il y a poste et messagerie royale.

L'ordonnance du bureau des finances de Paris, du 29 mars 1754, divise les routes en deux classes; la première comprend celles qui vont de province à province et aux villes principales; la seconde se compose des chemins qui vont de ville à autre.

Les Coutumes donnaient des définitions qui se rapportaient plus ou moins à celles ci-dessus.

L'arrêt du conseil du 6 février 1776 formait à cet égard le dernier état de la législation antérieur à la révolution. Il avait eu pour objet de faire cesser l'incertitude que la divergence des dispositions coutumières avait introduite dans cette partie de notre droit public, et de fixer les idées sur ce qu'on devait entendre par chemins publics, et sur leur largeur.

Suivant cet arrêt, les routes devaient être divisées en quatre classes ou ordres différens.

La première classe comprenait les grandes routes qui traversaient la totalité du royaume,

ou qui conduisaient de la capitale dans les principales villes, ports et entrepôts de commerce;

La seconde, les routes par lesquelles les provinces et les principales villes du royaume communiquaient entre elles; ou qui conduisaient de Paris à des villes considérables, mais moins importantes que celles dont on vient de parler;

La troisième, les routes qui servaient de communication entre les villes principales d'une même province ou de provinces voisines;

Et la quatrième, les chemins particuliers destinés à la communication des petites villes ou bourgs. C'est ce que nous appelons chemins vicinaux.

En France, à l'exception d'un très-petit nombre de provinces, les ouvrages de construction et d'entretien des routes étaient exécutés, pour la plus grande partie, au moyen de corvées, exigées de la portion la plus pauvre des habitans, sans qu'il leur fût rien payé pour le tems qu'ils y avaient employé.

La Normandie était du petit nombre des provinces qui faisaient exception. L'arrêt du conseil du 18 avril 1671, rendu pour ce pays, ordonne que tous chemins royaux, publics et

de traverse seront réparés et entretenus aux frais et dépens des propriétaires des terres adjacentes des mauvais chemins, avec des cailloux, graviers ou fascines.

Le même arrêt enjoint aux vicomtes de se transporter incessamment sur tous les chemins de leurs baillages ou vicomtés, pour désigner aux particuliers ce qu'ils auront à faire, tant pour l'ouverture desdits chemins que pour leur réparation, à quoi ils seront tenus de satisfaire, quinzaine après la première sommation, sinon et à faute de ce faire, lesdits vicomtes, chacun en droit soi, seront tenus de faire faire les proclamations desdits ouvrages, et de les adjuger au rabais à la diligence des procureurs ès-dits siéges, pour être faits aux frais et dépens des propriétaires usufruitiers. Aussi tous les commentateurs de cette coutume, notamment Basnage, Bérault, Godefroy, Flaust mettent à la charge des prochains terriers adjacens aux routes les réparations et conservation de ces routes. Basnage dit que les travaux doivent être faits aux dépens de tous ceux qui ont des héritages aboutissans auxdits chemins, et que, pour cet effet, il se doit faire une collecte à proportion des terres que l'on possède.

La corvée fut abolie par édit du mois de février 1776, et Louis XVI y substitua une con-

tribution de tous les propriétaires de biens-fonds ou de droits réels sujets au vingtième, sur lesquels la répartition devait en être faite à proportion de leur cotisation au rôle de cette imposition. Les fonds et droits réels du domaine de la couronne y étaient assujettis dans la même proportion.

Cet édit fut enregistré par force en un lit de justice, tenu par le roi en personne.

Le 11 août suivant, le roi rendit une déclaration pour suspendre l'effet de l'édit et rétablir l'ancien mode de réparation des routes par le moyen de la corvée.

En 1786 et le 27 juin 1787, S. M. rendit deux nouvelles déclarations par lesquelles elle ordonna que tous les travaux de confection et entretien des routes seraient exécutés dans tout le royaume, au moyen d'une prestation ou contribution en argent représentative de la corvée définitivement supprimée.

Ces dispositions, bien exécutées, avaient mis nos routes dans un état admirable. Mais dans la révolution, qui détruisit tout, elles furent extrêmement négligées et détériorées, quoique de tems à autre on rendît des décrets pour leur réparation (22 mai 1792, 22 février 1793, 16 frimaire, 4 pluviose an II, 7 nivose, 8 prairial an III); si bien qu'en l'an V et VI,

on fut obligé d'en venir à créer une souscription volontaire et une taxe extraordinaire pour l'entretien des routes, à établir des barrages de distance en distance pour la perception de cette taxe, qui dura jusqu'en 1806, époque où elle fut convertie en un impôt sur les sels.

Par la loi du 24 avril de cette année 1806, contenant création de ce nouvel impôt, le gouvernement avait promis de se charger de l'entretien de toutes les routes; mais au moyen d'une nouvelle classification, le chef du gouvernement d'alors rejeta la plus grande partie de ce fardeau sur les contribuables.

Le décret du 16 décembre 1811, qui forme l'état actuel de la législation relative aux routes, les divise en deux espèces:

Les unes sont appelées royales,

Les autres départementales.

Les routes royales se subdivisent en trois classes, suivant l'état annexé au décret qui en contient la nomenclature.

Toutes les fois qu'une route nouvelle est ouverte, l'ordonnance royale qui en ordonne la construction indique la classe à laquelle elle appartient. (Art. 4 du décret.)

Les routes départementales sont toutes celles qui, avant le décret, étaient connues sous la dénomination de routes de troisième classe,

Ces routes ne forment qu'une seule classe, et ne sont pas énoncées au tableau joint au décret.

Mais d'après l'art. 13, les conseils généraux devaient, dans leur session de 1812, indiquer 1° celles des routes départementales désignées en l'art. 3 qu'ils jugeraient devoir être supprimées ou rangées dans la classe des chemins vicinaux, ou ceux des chemins vicinaux qu'ils jugeraient devoir être élevés au rang des routes départementales;

2° Celles des routes départementales qu'il était le plus pressant de réparer;

3° La situation des travaux qui étaient ordonnés et devaient continuer à être exécutés dans leurs départemens sur les routes départementales, en vertu des lois précédentes, en y joignant le tableau des impositions extraordinaires créées par lesdites lois, et de la portion pour laquelle la loi a spécifié que le trésor public concourrait auxdits travaux;

4° Leurs vues sur la plantation de leurs routes départementales.

Ce travail des conseils généraux devait être revêtu de l'avis du préfet et des observations de l'ingénieur, et transmis au ministre de l'intérieur par l'intermédiaire du directeur général des ponts et chaussées. (Art. 14.)

Au 1er septembre suivant, le directeur général devait remettre au ministre de l'intérieur un rapport tendant à faire connaître l'état au vrai des routes départementales, en distinguant :

1° Celles qui n'avaient besoin que d'un simple entretien pour être viables en toute saison ;

2° Celles qui exigeaient des réparations extraordinaires ;

3° Les lacunes qu'elles présentaient ;

4° L'estimation par aperçu des dépenses nécessaires pour les mettre toutes à l'état de simple entretien. (Art. 16.)

Les routes royales de première et deuxième classes sont entièrement construites, reconstruites et entretenues aux frais du trésor royal. (Art. 5.)

Les routes royales de troisième classe sont construites, reconstruites et entretenues concurremment par le trésor royal et les départemens qu'elles traversent. (Art. 6.)

Et il faut remarquer que d'après l'état joint au décret, presque toutes les routes sont dans la troisième classe. Il n'y en a que la huitième partie dans les deux premières.

La construction, la reconstruction et l'entretien des routes départementales sont à la

charge des départemens, arrondissemens et communes qui sont reconnus participer plus particulièrement à leur usage. (Art. 7.)

La demande afin d'ouverture, reconstruction, entretien ou plantation des routes départementales, peut être faite par des arrondissemens, des communes, des associations de particuliers, ou même par des particuliers isolés; mais ceux-ci doivent offrir de contribuer aux dépenses des travaux.

Il est statué sur cet objet par des règlemens d'administration publique rendus pour chaque route. (Art. 16.)

Ces règlemens ou ordonnances prononcent:

1° Sur l'époque à laquelle la route devra être achevée, plantée, s'il y a lieu, et mise à l'état de simple entretien;

2° Sur la somme nécessaire à cet effet;

3° Sur celle qu'exige l'entretien annuel;

4° Sur la part contributive, dans lesdites sommes, à supporter par les départemens, arrondissemens et communes intéressés à l'existence de la route;

5° Sur les offres faites par des propriétaires, ou par des associations de propriétaires, ou des communes, pour contribuer à la construction, à la reconstruction ou à l'entretien de cette route.

Toute demande pour l'ouverture, la reconstruction ou l'entretien des routes départementales, formée par des arrondissemens, des communes, des particuliers, ou des associations de particuliers, doit être présentée à la plus prochaine session du conseil général du département, lequel délibère :

1° Sur l'utilité des travaux demandés ;

2° Sur la part que devront supporter respectivement, dans les dépenses, les départemens, les arrondissemens ou les communes, en proportion de leur intérêt dans les travaux proposés ;

3° Sur les offres faites par des particuliers, ou associations de particuliers, ou communes, et sur les conditions auxquelles ces offres seraient faites.

La délibération du conseil général doit être communiquée aux conseils d'arrondissement, aux conseils municipaux, aux particuliers ou associations de particuliers, lesquels sont tenus de fournir leurs observations dans un délai fixé par le préfet.

Lorsqu'une proposition pour l'ouverture, la reconstruction ou l'entretien d'une route départementale intéresse plusieurs départemens, le ministre de l'intérieur communique cette proposition aux conseils généraux de tous les

départemens intéressés, et dans chacun d'eux il est procédé comme il vient d'être dit.

Les délibérations définitives des conseils généraux sont, avec l'avis du préfet et les observations de l'ingénieur en chef du département, adressées, par l'intermédiaire du directeur général des ponts et chaussées, au ministre de l'intérieur, sur le rapport duquel il est statué par le roi.

Dans le cas où le conseil général d'un département n'a reçu aucune demande pour l'établissement, la réparation ou l'entretien de ses routes départementales, et juge cependant nécessaire qu'il soit rendu des décisions pour assurer l'existence de tout ou partie de ces routes, il peut prendre une délibération dans la forme indiquée, sur laquelle est faite l'instruction préalable, pour être ensuite statué par le roi.

La réunion des conseils généraux et d'arrondissement, pour délibérer sur ces divers objets, est spécialement autorisée par le ministre de l'intérieur : la durée et l'objet de chacune de ces sessions extraordinaires sont déterminés par l'arrêté de convocation du ministre, et il ne peut y être traité d'aucun autre objet.

Les routes appartenaient autrefois au roi, parce que la distinction entre le domaine public et le domaine de la couronne étant inconnue

avant la révolution, toutes les choses publiques et d'un intérêt général faisaient partie du domaine de la couronne. Le droit romain appelait les grands chemins *vias regias*. Le C. 1, *quæ sint regalia*, les met *inter regalia*. Un arrêt du conseil du 13 juillet 1620 décide que les chemins royaux appartiennent au roi, et que, par ce motif, ils ne sont pas compris en la mesure des terres voisines.

« A qui appartiennent les grands chemins? » dit M. Merlin, *Répertoire*, V° *chemin*, n° 3. » Loyseau, *Traité des Seigneuries*, chap. 9, » répond-il, prétend qu'ils n'appartiennent à » personne, parce que l'usage en est commun » à tous, et que l'état n'en a que la garde prin- » cipale et la surintendance. Mais c'est préci- » sément parce qu'ils n'appartiennent à per- » sonne, parce que l'usage en est commun à » tous, que la propriété doit en appartenir à » l'état; car, dans tous les pays, les choses » qui n'ont pas de maître particulier sont con- » sidérées comme régales.

» Aussi les grands chemins sont-ils rangés » dans le domaine de l'état par le décret de l'em- » pereur Frédéric, *quæ sint regalia*, dans le » livre *de Usibus feudorum*, par la Coutume de » la châtellenie de Lille, tom. I, art. 17, et par » l'art. 538 du Code civil. »

La loi du 22 décembre 1790 fortifie encore ce raisonnement ; elle porte, art. 2 : « Les chemins publics, les rues et places des villes, les » fleuves et rivières navigables..... sont considérés comme des dépendances du domaine » public. »

Cette loi attache aux mots chemins publics le même sens qu'ils avaient dans le droit romain, qui, comme nous l'avons vu, divisait les chemins en publics, vicinaux et privés. Sous la désignation de chemins publics, elle comprend donc tous ceux qui ne sont ni vicinaux, ni privés.

L'art. 538 du Code civil ajoute une nouvelle force à ces principes, puisqu'il déclare dépendances du domaine public « les chemins, routes et rues à la charge de l'état, les fleuves et rivières navigables ou flottables, les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les havres, les rades et généralement toutes les parties du territoire français qui ne sont pas susceptibles *d'une propriété privée.* »

Ainsi, il ne peut venir dans l'idée de personne de contester à l'état la propriété des routes.

Mais cette règle est-elle absolue ? s'applique-t-elle à tous les chemins royaux? n'y a-t-il pas une distinction à établir entre les routes

royales des différentes classes, ou du moins entre ces routes et celles actuellement dites départementales? Le grand intérêt de cette question n'est que pour le cas où la route serait entièrement supprimée; si elle était seulement mise au rang des chemins vicinaux, tout l'intérêt serait de savoir qui de la commune ou de l'état pourrait défendre à la prétention élevée par un tiers à la propriété du sol. En faveur de la distinction, on peut dire que, suivant l'art. 6 du décret du 16 décembre 1811, les routes royales de troisième classe sont construites et entretenues concurremment par le trésor public et par les départemens qu'elles traversent.

L'art. suivant met les constructions, reconstructions et entretiens des routes départementales à la charge des départemens, arrondissemens et communes qui participent plus particulièrement à leur usage.

L'article 538 du Code civil semble dire que les seuls chemins publics, qui appartiennent à l'état, sont ceux laissés à sa charge, d'où l'on pourrait conclure qu'il en est différemment de ceux dont il n'est pas chargé.

Mais on peut répondre victorieusement à ces objections.

D'après la loi du 16 septembre 1807, l'état et

même des particuliers contribuent quelquefois aux frais de construction des routes départementales; or, d'un côté, ces particuliers n'en deviennent pas pour cela propriétaires, et de l'autre, le Code civil n'exigeant pas que l'état fasse tous les frais pour en avoir la propriété, il en résulte qu'il ne peut y avoir de difficulté pour ranger dans le domaine public au moins les routes départementales à la dépense desquelles le trésor participe. Ce qui le prouve, c'est que les routes royales de troisième classe ne sont pas entretenues aux frais de l'état seul, et que cependant on n'a jamais imaginé de prétendre qu'il n'en fût pas propriétaire exclusif. Il serait d'ailleurs assez bizarre de distinguer entre les routes celles auxquelles l'état contribue, et celles auxquelles il ne contribue pas.

Avant la révolution, tous les grands chemins, même ceux de la troisième classe, qui forment aujourd'hui les routes départementales, appartenaient à l'état, quoiqu'ils fussent entretenus, et quelquefois ouverts aux frais des riverains ou de tous les propriétaires. La loi du 22 décembre 1790 a de nouveau proclamé cette propriété en termes généraux et absolus. Celle du 16 frimaire an II dit bien formellement que tous les grands chemins,

ponts et levées seront faits et entretenus par le trésor public; que les chemins vicinaux continueront d'être aux frais des administrés; le rapprochement de ces deux dispositions ne permet pas de douter que toutes les routes, sans distinction, ne fussent à la charge du trésor. La loi des 28 messidor an IV, art. 1, du 24 fructidor an V (10 septembre 1797), celles des 9 vendémiaire et 22 frimaire an VI, 11 frimaire an VII, art. 2, ainsi que celle du 24 avril 1806, art. 59, fortifient encore cette conséquence.

Pour bien entendre l'art. 538, il faut se reporter à l'état de choses existant lors de sa promulgation. Les chemins vicinaux étaient les seuls qui ne fussent pas à sa charge. On ne connaissait pas la distinction entre les routes royales et les routes départementales. Par conséquent, toutes les routes étaient alors la propriété de l'état, et continueront de lui appartenir tant qu'aucune loi ne lui en retirera pas la propriété.

Les derniers termes de l'art. 538 justifient cette interprétation ; les voici : « Et généralement toutes les portions du territoire français qui ne sont pas susceptibles *d'une propriété privée*, sont considérées comme des dépendances du domaine public. »

Or, bien certainement, les routes départementales ne sont pas susceptibles *d'une propriété privée*. Elles sont au contraire consacrées à un usage public général, et tant qu'elles ont cette destination, elles sont hors du commerce, les particuliers n'en peuvent prescrire la propriété.

Les biens se divisent en publics, privés et communaux. Certes les routes départementales ne sont pas du domaine privé.

On ne serait pas plus fondé à les ranger dans la catégorie des biens communaux, puisque, aux termes de l'art. 542, ces biens sont ceux à la propriété ou au produit desquels *les habitans d'une ou plusieurs communes ont un droit acquis*, et que, si une ou plusieurs communes participent plus particulièrement à l'usage des routes départementales, il n'en est pas moins vrai que ces routes sont aussi à l'usage d'un département et souvent même de plusieurs, qui contribuent, dans des portions plus ou moins fortes, aux dépenses de construction et d'entretien. Si la propriété était une conséquence de la confection et de l'entretien des routes, ce ne serait pas à une ou plusieurs communes, mais bien à un ou plusieurs départemens qu'elle appartiendrait. Mais nous ne connaissons pas de propriétés départemen-

tales, ou bien, ce qui est la même chose, les propriétés qu'on pourrait considérer comme départementales se confondent avec les propriétés de l'état. M. Isambert, *Traité de la voirie*, conteste cette solution, et prétend que les départemens sont propriétaires, sans s'appuyer d'ailleurs sur aucun motif, si ce n'est que les départemens forment aujourd'hui une sorte d'unité politique, expressions bien vagues et qu'il est difficile de comprendre. L'opinion de cet auteur, d'ailleurs fort instruit, conduirait à cette fausse conséquence, que les arrondissemens forment aussi une sorte d'unité politique et peuvent avoir des biens propres.

Mais de ce que les lois des 26 février 1790 et 28 pluviose an VIII ont divisé le territoire en départemens, arrondissemens et communes, on n'en peut absolument rien conclure en faveur de l'opinion contraire à la nôtre. Ce partage de la France a pour but unique de faciliter l'administration du royaume et non d'attribuer des biens : elle ne saurait être constitutive de propriété. Dans l'existence des communes elles-mêmes, on distingue la partie relative à l'administration de la police, de celle relative aux biens, aux intérêts directs. La loi de l'an VIII, qui suppose que les communes peuvent avoir des contestations pour leurs

biens, ne dit rien de semblable pour les départemens; et dans les dispositions consacrées à déterminer les attributions des conseils de préfecture et des conseils généraux de département, il n'y a pas un seul mot qui puisse le faire soupçonner.

L'objection tirée de l'injustice de priver les départemens de la propriété de routes dont ils ont acheté les terrains et qui ont été confectionnées à leurs frais, n'est pas sérieuse; les arrondissemens, les communes et les particuliers seraient tout aussi fondés à l'opposer. Cependant M. Isambert avoue qu'ils ne le peuvent pas; et si dans une partie de son ouvrage il conteste à l'état la propriété des routes départementales, dans une autre partie, p. 375, il veut lui attribuer celle des chemins vicinaux. Du reste, les dépenses qu'exigent la confection et l'entretien des routes ne sont qu'un impôt; celles nécessaires pour les routes royales de première et de seconde classes sont faites à l'aide des impôts prélevés sur toute la France, et l'état en est seul propriétaire. Si l'impôt destiné aux routes départementales frappe plus particulièrement et souvent même exclusivement sur les départemens, c'est qu'ils ont un intérêt plus direct, et presque exclusif à l'existence de ces routes. Cette

obligation est une servitude légale, maintenue par l'art. 650 du Code civil, et dont les habitans des départemens trouvent un ample dédommagement dans les grands avantages qu'ils retirent de ces nouvelles communications. La facilité qu'elles établissent rend les transports moins coûteux, augmente la valeur des propriétés et fait prospérer le commerce, et si ces avantages cessent à la suppression de la route, ils en ont au moins joui pendant qu'elle existait, et ont dû recevoir pendant ce tems le dédommagement de leurs dépenses.

L'état ne cesserait pas d'être propriétaire, quand même la route ne serait supprimée qu'après avoir été, pendant plus ou moins long-tems, mise au rang des chemins vicinaux. Cette première décision ne transférerait pas la propriété aux communes; elles n'auraient que l'usage jusqu'à ce que la route fût entièrement supprimée.

Lorsqu'on prend la propriété d'un particulier pour faire une route, on doit la lui payer. Il y a lieu de procéder, suivant les formes prescrites par la loi du 8 mars 1810, et ce particulier a le droit de contester l'utilité publique, et de soutenir subsidiairement que le chemin doit passer sur un autre fonds que le sien.

Le droit d'user des routes, ces routes elles-

mêmes sont imprescriptibles tant qu'elles conservent leur destination. Quel que soit le tems pendant lequel un particulier s'est abstenu d'y passer, d'y bâtir, d'en user d'une manière quelconque autorisée par les lois, il peut toujours revendiquer ses droits; mais aussi, pendant quelque tems qu'il ait joui du terrain d'une route, il ne peut s'en prétendre propriétaire, ni conserver son usurpation. L'ordonnance de Blois, art. 356, veut que tous grands chemins soient remis à leur ancienne largeur, nonobstant toutes usurpations, par quelque laps de tems qu'elles puissent avoir été faites. L'art. 2226 du Code civil porte qu'on ne peut prescrire le domaine de choses qui ne sont pas dans le commerce. Or, bien certainement une route n'est pas dans le commerce. Par sa destination, elle est à l'usage de tout le monde, et doit être sans cesse affectée à ce service public, ce qui ne pourrait avoir lieu si elle était vendue à des particuliers qui changeraient cette même destination.

Il en serait autrement et le terrain de la route serait prescriptible, s'il cessait, par une cause quelconque, d'être fréquenté par le public. Les riverains qui l'auraient réuni à leurs héritages en deviendraient propriétaires, au moyen de la possession continuée pendant le

tems déterminé par les lois. Il ne serait pas même nécessaire pour cela qu'il fût intervenu une décision de l'autorité qui eût supprimé la route; aucune loi ne rend cette déclaration nécessaire; au surplus, l'abandon par le public, et l'occupation par un particulier du terrain de la route, supposent qu'elle a existé. Seulement les tribunaux devraient examiner avec beaucoup de scrupule les faits de possession qui seraient invoqués, et en exiger de bien positifs pour déclarer que cette possession n'a pas été précaire. L'ordonnance de Blois ne s'applique qu'au cas de rétrécissement du chemin et non à celui d'occupation entière; car, tant que le chemin existe, il réclame sans cesse contre les empiètemens successifs des riverains. Tel paraît être aussi le sentiment de M. Vazeille, *Traité des prescriptions*, page 69.

Le droit romain, en effet, déclarait imprescriptibles les choses sacrées, saintes, religieuses, les choses publiques qui appartenaient à l'état, celles même qui appartenaient aux villes, comme les églises, les murs, les portes, les fossés (L. 9, *ff. de usurp. et usuc*, § 1, *Just. cod.*), et ces principes avaient passé dans notre jurisprudence française; mais Ferrières, Dunod et l'annotateur de Domat, liv. 3, titre 7,

sect. 5, § 2, remarquent qu'il en est différemment, si la destination de toutes ces choses vient à changer. Suivant ce dernier, « les choses sacrées ne sont imprescriptibles que par une destination expresse. Ainsi, elles peuvent être profanées et aliénées, et rentrer dans le commerce. Une église peut être profanée ou démolie et transférée en un autre lieu : de sorte que c'est par les circonstances qu'il faut juger si une longue possession peut suffire pour acquérir la propriété d'un lieu qui aurait été autrefois sacré, s'il y avait lieu de présumer une aliénation légitime, ou si la possession paraîtrait une usurpation, et il en pourrait arriver de même *d'un lieu public*, comme d'un fossé de ville ou autre lieu semblable, si quelque changement avait remis ces choses dans le commerce, et les avait rendues sujettes à la prescription. »

L'exception indiquée par ces auteurs a été adoptée par les rédacteurs du Code civil, ainsi qu'il résulte de la combinaison des art. 540 et 541. Suivant l'art. 540, les portes, murs, fossés, remparts des places de guerre et des forteresses, font partie du *domaine public*.

Et l'art. 541 ajoute : « *Il en est de même* » des terrains, fortifications et remparts des » places, qui ne sont plus places de guerre :

» ils appartiennent à l'état, s'ils n'ont été valablement aliénés, *ou si la propriété n'en a pas été prescrite contre lui.* »

Si, dès que les places de guerre cessent d'avoir ce caractère, leurs terrains, fortifications et remparts rentrent dans le commerce, et deviennent prescriptibles, il en doit être de même du terrain des routes.

M. Isambert objecte qu'une place de guerre ne peut cesser d'avoir ce caractère qu'en vertu d'une déclaration formelle, contenue dans une ordonnance royale. Mais le Code civil ne fait pas dépendre la prescriptibilité de cette déclaration ; sa disposition est conçue en termes généraux. Si la loi du 10 juillet 1791, et les ordonnances royales du 17 juillet 1819 et du 1er août 1821, en introduisant à cet égard un droit nouveau, ont établi qu'aucune place ne pourrait être ou cesser d'être place de guerre sans une déclaration formelle, c'est uniquement pour stimuler le zèle et la surveillance de l'administration, pour empêcher qu'elle n'élève ou n'abandonne arbitrairement des forteresses. C'est une mesure purement administrative ; mais il nous semble que si, en fait, une place a été abandonnée pendant trente ans, que, pendant la même période, des particuliers en aient joui exclusivement, ils en auront pres-

crit la propriété. Il peut arriver en effet que le roi ordonne la construction d'une nouvelle forteresse qui rende la première inutile, et qu'on ait omis de déclarer que celle-ci cesserait d'être entretenue, parce que cela était évident. Il faut, au surplus, remarquer que la législation antérieure à 1791 ne renfermait aucune disposition qui exigeât de déclaration semblable à celle dont nous avons parlé. Enfin le Code civil établit le principe de la prescriptibilité, sans exiger de déclaration préalable. Si des lois particulières la rendent nécessaire pour les places de guerre et les forteresses, c'est une dérogation au droit commun dont on a senti le besoin, puisqu'on l'a expressément faite. Elle se justifie par la nécessité de la défense de l'état, mais elle ne peut être étendue aux routes et autres propriétés publiques, à l'égard desquelles il n'existe aucune disposition de cette nature.

Un arrêt de la cour de Rouen, du 11 février 1825, quoique rendu dans une espèce où il s'agissait d'un chemin vicinal, a consacré ce principe : « Attendu, y est-il dit, que la prescription commence, pour les places de guerre, dès qu'elles cessent d'être considérées comme telles ; qu'il en est de même pour les chemins qui, tant qu'il sont chemins, ne peu-

vent être prescrits ; mais qui deviennent soumis à la prescription, lorsqu'ils ne servent plus à l'usage pour lequel ils étaient originairement destinés..... ; que la possession dispense les époux Duvrac de représenter l'acte qui, dans des tems éloignés, aurait prononcé la suppression du chemin. »

Il faut d'ailleurs remarquer que l'imprescriptibilité, dans le cas où elle est admise, est subordonnée à la preuve préalable de l'existence et de la largeur de la route, et cette preuve n'est pas toujours facile à faire. Il ne paraît pas qu'avant le décret du 16 décembre 1811 il existât d'état général des routes. D'un autre côté, leur largeur n'a pas toujours été uniforme, et les limites entre la propriété publique et les héritages riverains, ont rarement été bien établies. Lorsqu'il n'existe pas d'acte en forme, qui détermine cette largeur, il nous semble que la possession non précaire des riverains doit l'emporter. Autrement on pourrait s'emparer arbitrairement de leur propriété, car bien que le *minimum* de la largeur ait été fixé par diverses ordonnances, il a été en même tems réglé que les chemins plus larges seraient maintenus, de sorte que l'administration pourrait toujours prétendre que le chemin s'étendait jusqu'au point qu'il lui plairait de fixer.

« Lorsque les chemins, dit Basnage sur l'art. 622, Coutume de Normandie, sont devenus si mauvais qu'il est impossible de s'en servir, il est permis de passer sur les terres qui y aboutissent, et le propriétaire ne peut l'empêcher jusqu'à ce qu'il les ait réparés : *cùm via publica, vel fluminis impetu vel ruinâ, amissa est, vicinus proximus viam præstare debet.* » (*L. si loc.* 14, § *cùm via quemadmodùm serv. amitt.*) « La raison est, dit Pontanus sur l'art. 17 de la Coutume de Blois, que celui qui passe ou conduit son chariot sur le fonds d'autrui pour l'incommodité du chemin public, *id non vastandæ rei alicujus animo, sed cogente necessitate, facere intelligitur*, pourvu toutefois qu'il le fasse avec la moindre perte pour le propriétaire et qu'il soit vrai que le chemin ordinaire soit inaccessible, *quâ de causâ, teste Hygin, lib. de Limitib. agr., veteres habebant januas villarum semper patentes, ut per eas populus transitum inveniret.* » Siculus Flaccus, *de Conditione agr.*, Bérault, Godefroy, Flaust, enseignent la même doctrine.

Basnage examine ensuite la question de savoir si celui qui est obligé de souffrir le passage sur ses terres a droit à un dédommagement. Il cite Delalande qui, sur l'art. 251 de la Coutume d'Orléans, est d'avis que ce dédom-

magement est dû ; reste à savoir si c'est par le fisc ou par la communauté des habitans. La glose sur le § *cùm via*, cité plus haut, décide que, encore bien que le fisc y pût être obligé, suivant la loi 2, *C. de serv. quâ præm. liber. acq.*, néanmoins le contraire s'observe, et c'est aussi le sentiment de Delalande, que Basnage paraît partager, puisqu'il le cite sans aucune observation.

Ces principes étaient assez justes sous l'ancienne législation, puisqu'elle mettait les travaux à la charge des habitans, ou, suivant la règle spéciale à la Coutume de Normandie, à la charge des seuls riverains. La conséquence toute naturelle était que le fisc ne devait aucun dédommagement, que, dans le premier cas, il devait être acquitté par les communautés, que, dans le second, il n'y avait lieu d'en accorder aucun.

De toutes nos lois nouvelles, le Code rural de 1791 est le seul qui autorise à passer sur l'héritage voisin du chemin, et même à le déclore, si cela est nécessaire, en mettant à la charge de la communauté le dédommagement dû au propriétaire; mais cette disposition ne concerne que les chemins communaux. Cependant la force des choses ne permet pas de douter qu'il en soit de même à l'égard des

grandes routes. Je ne fais aucune difficulté de le décider ainsi; quant au dédommagement, s'il est décidé par le préfet que le chemin était impraticable, il me paraît devoir être mis à la charge de ceux qui auraient dû entretenir la route et à proportion de leur dette, en suivant les bases du décret du 16 décembre 1811.

Tout ce qui précède s'applique aux rues et places publiques de l'intérieur des villes, bourgs ou villages qui font la suite ou la prolongation des routes royales ou départementales; elles sont, commes ces routes, la propriété de l'état.

Toutes les rues et places publiques de Paris sont dans ce cas. Elles sont considérées comme prolongation des routes; car il serait presque impossible de déterminer celles qui doivent être exclusivement rangées dans cette classe; et le nombre des rues et places dans lesquelles la circulation des voitures ne peut avoir lieu est si petit, qu'il ne valait pas la peine d'une exception.

Ces principes résultent d'une ordonnance royale rendue en conseil d'état le 13 août 1823.

Le sieur Dubois de la Touche, propriétaire d'une maison sise à Chaillot, enceinte de Paris, avait, sans alignement préalable, commencé à bâtir et à exhausser le mur de face de son bâtiment.

M. le préfet prit un arrêté qui ordonna au sieur Dubois de la Touche de suspendre ses constructions, et le cita devant le conseil de préfecture pour être condamné à démolir. Il continua ses constructions. Arrêté de ce conseil qui condamne à démolir dans la quinzaine de la notification, avec 50 fr. d'amende.

A l'appui de son pourvoi au conseil d'état, le sieur de la Touche a présenté plusieurs moyens; il a particulièrement soutenu que le conseil de préfecture était incompétent, attendu que la rue de Chaillot n'était point une route départementale, mais bien une rue de commune; que, dès lors, la cause appartenait à la voirie municipale ou petite voirie, et non à la grande; que, par conséquent, le conseil de préfecture avait excédé ses pouvoirs en ordonnant qu'il serait procédé à une démolition, et en prononçant une amende; que ces principes étaient établis dans un arrêt du conseil du 30 juillet 1817, Aumeunier. (Voy. *Jurispr. du conseil d'état*, de Sirey, tom. IV, pag. 105.)

Le ministre de l'intérieur, auquel le pourvoi a été communiqué, a répondu, entre autres choses, que la législation sur la voirie excepte la ville de Paris de toutes les dispositions applicables aux rues des autres villes du royaume qui ne forment pas grandes routes, et, par

cela seul, range dans cette dernière classe les rues de la capitale.

..... Paris étant le point central auquel aboutissent les routes principales, ses rues forment prolongement ou communications de grandes routes; en conséquence, toutes les constructions appartiennent, dans Paris, à la grande voirie, ainsi que le prouve le décret du 27 octobre 1808, qui a réglé le tarif des droits à percevoir pour les saillies.

Le conseil d'état a rejeté la requête du sieur de la Touche : « Attendu que le règlement du 10 avril 1783 a réservé au gouvernement le droit de régler l'élargissement et le redressement des rues de Paris; que du décret du 27 octobre 1806 il résulte que toutes les rues de Paris appartiennent à la grande voirie; qu'aux termes de la loi du 28 pluviose an VIII, les conseils de préfecture sont appelés à statuer sur les délits et contraventions de grande voirie; qu'ainsi le conseil de préfecture de la Seine a prononcé dans les limites de sa compétence. »

Nous ne nous sommes pas occupés du mode de construction des routes, qui, en effet, est étranger à l'objet de notre travail, et exige des connaissances spéciales qui sont du domaine de l'art, et tiennent à la science de l'ingénieur.

Il serait d'ailleurs bien difficile de tracer des règles générales, car leur application est subordonnée aux circonstances de localité, qui varient à l'infini. Il existe à cet égard des traités spéciaux qu'on pourra consulter.

CHAPITRE II.

Des marchepieds ou chemins de halage pour le service de la navigation et du flottage.

L'importance des chemins de halage est si grande que nous avons cru devoir consacrer un chapitre spécial au développement des règles qui les concernent.

Ces chemins sont d'une indispensable nécessité pour le service de la navigation et du flottage; leur existence est aussi ancienne que celle des fleuves. Le droit romain rangeait les rives au nombre des choses dont l'usage était public, tout comme celui du fleuve même, *sicut ipsius fluminis.*

François Ier rendit, à Montreuil, au mois de mai 1520, une ordonnance portant : « Et » d'autant que de toute ancienneté, sur et au » long des bords et rivages des rivières, tout

» comme elles se comportent et étendent de » toutes parts, en quelque état que les eaux » soient, hautes, basses ou moyennes, il doit » y avoir vingt-quatre pieds de lez pour le trait » des chevaux trayant les nefs, bateaux et vais» seaux, tant montant qu'avalant par icelles, » et les marchandises y étant, ordonnons qu'on » ne mette ou fasse mettre sur lesdits rivages » aucun empêchement, et que chacun, sur *son » héritage, souffre, fasse ou maintienne con» venablement ledit chemin de vingt-quatre » pieds de lez pour le trait desdits chevaux*, sur » *peine*, etc. »

L'art. 7, titre 28 de l'ordonnance de 1669 sur les eaux et forêts, oblige tous les propriétaires d'héritages aboutissant aux rivières navigables à laisser le long des bords un espace de terrain pour chemin royal et trait de chevaux.

L'ordonnance de 1672, art. 3, contient une disposition semblable.

La révolution exerça sa désastreuse influence sur les chemins de halage comme sur toutes nos institutions; ils se trouvèrent en grande partie supprimés par suite d'usurpations ou de défaut d'entretien, en telle sorte que la navigation était devenue extrêmement dangereuse. Cependant cet état de choses étant devenu intolérable, le directoire, pour y remédier, prit,

le 13 nivose an V, un arrêté qui dispose, art. 1er, que « les lois et réglemens de police, sur le fait de la navigation et chemins de halage, seront exécutés suivant leur forme et teneur. »

L'art. 2 remet en vigueur l'art. 7, titre 28 de l'ordonnance de 1669, et l'art. 3 ajoute : « Seront également tenus tous propriétaires d'héritages aboutissans aux rivières et ruisseaux flottables à bûches perdues de laisser, le long des bords, quatre pieds pour le passage des employés à la conduite des flots, sous les peines portées en l'art. 2. »

Le Code civil a confirmé ces dispositions.

L'art. 556 est ainsi conçu : « L'alluvion profite au propriétaire riverain, soit qu'il s'agisse d'un fleuve ou d'une rivière navigable, flottable ou non; à la charge, dans le premier cas, de laisser le marchepied ou chemin de halage conformément aux règlemens. »

Art. 649 : « Les servitudes établies par la loi ont pour objet l'utilité publique ou communale, ou l'utilité des particuliers. »

Art. 650 : « Celles établies pour l'utilité publique ou communale ont pour objet le marchepied le long des rivières navigables ou flottables, la construction ou réparation des chemins et autres ouvrages publics et communaux. »

Ajoutons à cela un décret du 22 janvier 1808 dont voici les dispositions :

« Art. 1er. Les dispositions de l'art. 7, titre 28 de l'ordonnance de 1669, sont applicables à toutes les rivières navigables de l'empire, soit que la navigation y fût établie à cette époque, soit que le gouvernement se soit déterminé depuis ou se détermine aujourd'hui et à l'avenir, à les rendre navigables.

» Art. 2. En conséquence les propriétaires riverains, en quelque tems que la navigation ait été ou soit établie, sont tenus de laisser le passage pour le chemin de halage.

» Art. 3. Il sera payé aux riverains des fleuves ou rivières où la navigation n'existait pas, et où elle s'établira, une indemnité proportionnée au dommage qu'ils éprouveront; et cette indemnité sera évaluée conformément aux dispositions de la loi du 16 septembre 1807.

» Art. 4. L'administration pourra, lorsque le service n'en souffrira pas, restreindre la largeur des chemins de halage, notamment quand il y aura antérieurement des clôtures en haies vives, murailles ou travaux d'art, ou des maisons à détruire. »

L'ordonnance de 1520 ne s'expliquait pas expressément sur la nécessité de fournir un chemin des deux côtés de la rivière. Mais la

généralité de ses expressions et les besoins de la navigation ne permettent pas de douter que le double chemin n'existât alors comme aujourd'hui. Au surplus, toute difficulté a été levée par l'art. 7, titre 28 de l'ordonnance de 1669, qui l'exige des deux côtés, sauf les différences de largeur, et par un arrêt du conseil du 24 juin 1777, portant règlement pour la navigation de la Marne et autre rivières et canaux navigables, qui ordonne la destruction des bâtimens, arbres, haies, clôtures ou fossés qui se trouveraient dans la largeur prescrite pour les chemins de halage, *d'un ou d'autre bord*, etc. On peut citer encore l'art. 7, chapitre XVII, de l'ordonnance de 1672, rendue pour la rivière de Seine et les affluens, portant que, « pour la plus grande commodité du commerce, les propriétaires des héritages, y étant des *deux côtés des ruisseaux*, seront tenus de laisser un chemin pour le passage des ouvriers préposés par les marchands, etc. ; » et l'art. 3 de la loi du 22 avril 1791, relatif au canal de la Somme.

Les termes des lois que nous venons de citer, en ne parlant que des rivières navigables, semblent laisser dans le doute s'il doit y avoir des chemins de halage le long des rivières flottables, ou si l'on peut se servir, pour le flottage,

des chemins établis le long des rivières de la première espèce.

Mais, avec un peu de réflexion, on se convaincra aisément que les propriétaires des héritages qui aboutissent à ces rivières ne sauraient se dispenser de fournir ce chemin.

Le premier motif de cette décision, c'est la nécessité, qui n'existe pas moins pour les rivières simplement flottables que pour celles qui sont flottables et navigables tout à la fois; la seconde, c'est que le flottage est réellement une navigation, du moins lorsqu'il s'opère par trains ou radeaux. C'est ce que prouve un arrêt du conseil du 9 novembre 1694, qui ordonne que l'édit de décembre 1693 sera exécuté contre les possesseurs d'îles dans la Garonne, aux lieux où elle est navigable par *bateaux* ou *radeaux*: dans le premier cas, en effet, ce sont des bateaux qu'on hale, et dans le second, des trains de bois.

Enfin l'obligation de supporter le chemin de halage le long des rivières qui sont seulement flottables, résulte, comme nous l'avons vu, et de l'arrêté du 13 nivose an V, et de l'art. 650 du Code civil. Ce dernier article est surtout remarquable en ce qu'il dispose formellement que les servitudes légales sont celles qui ont pour objet, entre autres choses, le marche-

pied le long des rivières *navigables* ou *flottables*.

L'art. 3 de l'arrêté du 13 nivose an V oblige les propriétaires des héritages aboutissant aux rivières et ruisseaux, qui ne sont flottables qu'à bûches perdues, de laisser le long des bords quatre pieds pour le passage des employés à la conduite des flots.

C'est dans le même sens qu'a jugé un arrêt du conseil du 8 mai 1822, qui a en même tems décidé que les contraventions relatives aux chemins de halage ou marchepieds le long des rivières et canaux flottables, devaient être poursuivies administrativement comme celles commises sur les chemins des rivières navigables.

Un particulier propriétaire d'un héritage bordant la Moselle, *rivière flottable*, avait fait construire un mur qui en interceptait le marchepied. Cette contravention a été dénoncée au conseil de préfecture, qui, le 19 février 1819, s'est déclaré incompétent en se fondant sur ce que l'arrêté du gouvernement du 12 avril 1812 ne faisant mention que des *rivières navigables*, et non de celles qui sont *flottables seulement*, c'était aux tribunaux ordinaires à statuer sur les contraventions relatives à ces dernières.

Le préfet a pris un arrêté pour attaquer cette décision. Le ministre de l'intérieur, en le trans-

mettant au conseil d'état, y a joint les observations suivantes :

« L'arrêté du préfet, a dit son excellence, est fondé sur ce que les chemins de halage sont assimilés aux chemins vicinaux, et que la loi du 9 ventose an XIII a attribué aux conseils de préfecture la connaissance des infractions aux règlemens sur la largeur et l'alignement de ces chemins.

» Je crois que cette loi n'est pas applicable à l'espèce; la conséquence que M. le préfet en tire me paraît se déduire d'autres principes.

» La Moselle, dans le département de la Meurthe, est *seulement flottable*. L'art. 538 du Code civil dit que les routes à la charge de l'état, les rivières navigables ou *flottables*, les relais de la mer, etc., qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérés comme des dépendances du domaine public ; ils font conséquemment partie de la grande voirie; et par les lois des 28 pluviose an VIII, et 29 floréal X, toutes contraventions en matière de grande voirie ne peuvent être jugées que par les conseils de préfecture.

» Il est vrai que la dernière de ces lois ne parle pas des rivières flottables, que le décret du 10 avril 1812 n'en fait pas mention ; mais un arrêté du gouvernement du 13 nivose an V,

et le Code civil les assimilent aux rivières navigables. Suivant l'arrêté du gouvernement, « les chemins de halage sur les rivières flottables doivent avoir quatre pieds pour le passage des employés à la conduite des flots. Ils dépendent du domaine public et de la grande voirie ; toute contravention sur la grande voirie, lorsqu'elle intéresse l'ordre public et qu'elle n'a pas pour objet des intérêts privés seulement, doit être, aux termes de la loi du 29 floréal an X et du décret du 10 avril 1812, réprimée par le conseil de préfecture. »

Sur ce est intervenu au conseil d'état l'arrêt suivant :

« Vu l'ordonnance du mois d'août 1669 ; les art. 538 et 650 du Code civil, l'arrêté du 13 nivose an V, les lois des 28 pluviose an VIII et 29 floréal an X, et les décrets des 10 et 12 avril 1812 ;

» Considérant que par le décret du 10 avril 1812, les dispositions du décret du 16 décembre 1811, qui renvoient au conseil de préfecture le jugement des contraventions de grande voirie, ont été rendues applicables aux canaux et rivières navigables, sans préjudice de tous les autres moyens de surveillance ordonnés par les décrets et lois ; considérant que la servitude des chemins de halage et marchepieds,

le long des rivières navigables et flottables, est établie par l'ordonnance de 1669 et par le Code civil; que, dès lors, les contraventions à ladite servitude sur les rivières navigables et flottables sont de leur nature matière de voirie, et doivent être réprimées d'après les mêmes règles; considérant que le conseil de préfecture a mal à propos fondé son incompétence sur un décret du 12 avril 1812, qui a été rendu en matière d'intérêt privé, relativement au droit de pêche, et que, dans l'espèce, il s'agit d'une question d'ordre public.

» Par ces motifs, le conseil d'état a annulé l'arrêté du conseil de préfecture, et décidé qu'il serait donné suite, devant ledit conseil, au procès-verbal de contravention. »

Ces principes s'appliquent à plus forte raison au flottage dans les rivières navigables. L'aboutissant, obligé de souffrir le passage des hommes ou des chevaux qui halent des bateaux, est également tenu de supporter le passage lorsqu'on ne hale que des radeaux ou qu'on ne conduit que des pièces de bois isolées.

L'obligation est applicable au cas où la navigation n'est qu'artificielle, soit que la rivière coule dans son lit naturel, soit qu'elle ait été amenée dans un lit creusé tout exprès pour la recevoir. La loi, en effet, ne fait aucune dis-

tinction, et la raison indique que sa disposition devait être générale, puisque elle a, dans tous les cas, l'utilité et la nécessité publiques pour base. Lorsque l'état ou des particuliers concessionnaires, qui tiennent alors la place de l'état, creusent des canaux de navigation, ils ne sont pas en même tems obligés d'acheter les terrains nécessaires à la formation des chemins. Ils sont seulement tenus de payer une indemnité aux riverains, à raison de la servitude de passage dont leurs héritages seront grevés. Nous avons donné plus de développemens à cette opinion dans notre *Régime des Eaux*, tom. Ier, pag. 27.

Mais la décision ne saurait être la même pour les rivières, canaux ou ruisseaux non navigables ni flottables dérivés des rivières ou canaux qui ont l'un ou l'autre caractère.

A la vérité nous avons établi, dans notre *Régime des Eaux*, pag. 18 et suiv., que ces cours d'eaux, considérés comme accessoires des rivières, font partie du domaine public, et l'on serait peut-être disposé à conclure de là que les obligations des riverains sont, dans les deux cas, tout-à-fait identiques.

La conséquence ne serait pas juste. Nous l'avons déjà dit, l'établissement des chemins de halage est fondé sur la nécessité, qui n'existe

pas pour les cours d'eau non navigables ni flottables. Ces chemins seraient alors employés à tout autre usage, à un service d'intérêt privé. Cette servitude serait injuste du moment où l'utilité publique ne la justifierait plus; elle serait illégale, puisque nul ne peut être exproprié ou grevé de servitude que pour cette dernière cause, et que les lois qui obligent les riverains à supporter celle dont il est ici question, la restreignent au service spécial de la navigation et du flottage. Si les lois et réglemens classent les bras des fleuves et rivières navigables ou flottables dans le domaine public, ce n'est pas parce qu'ils sont eux-mêmes navigables ou flottables, c'est pour empêcher le détournement des eaux, leur acquisition par prescription et l'anéantissement de la navigation, c'est parce que les eaux qui s'écoulent par le bras sont une émanation du lit principal dans lequel elles ont d'abord coulé. Au surplus, la question est décidée en ce sens par les dispositions précises de l'ordonnance de 1669 et du Code civil, qui n'exigent l'établissement de ces chemins que le long des rivières *navigables* ou *flottables*.

A plus forte raison il n'y a pas lieu de laisser des marchepieds ou chemins de halage sur les bords des parties non navigables des rivières

navigables, puisqu'elles ne sont pas même dans le domaine public, mais appartiennent aux riverains, ainsi que nous l'avons établi dans notre *Régime des Eaux*.

C'est aussi ce qui résulte d'un arrêt du conseil du 31 mars 1823, rendu en faveur du sieur Harvier; ses motifs sont ainsi conçus : « Considérant qu'il résulte de la lettre du directeur général des ponts et chaussées, que la rivière d'Armançon ne commence à être flottable à bûches perdues qu'à Saint-Florentin; que le finage de Commissey, où le sieur Harvier est prévenu d'avoir fait des empiétemens, est bien en amont de Saint-Florentin; qu'ainsi le conseil de préfecture du département de l'Yonne était incompétent pour prononcer sur des empiétemens exécutés sur une rivière qui n'est ni flottable ni navigable. »

Le chemin de halage est aussi dû sur les îles nées dans le sein des rivières navigables ou flottables.

Consulté à cet égard par les entrepreneurs des coches de la basse Seine, nous avons cru devoir donner une décision affirmative. Elle était d'un grand intérêt pour eux, parce que, dans la partie de la Seine entre Paris et Rouen, il existe une grande quantité d'îles qui divisent cette rivière en deux parties, circonstance

qui rend indispensable l'usage de leurs rives pour le service de la navigation.

A la vérité, aucune disposition du Code ne s'explique positivement à cet égard; l'art. 556 y assujettit bien les alluvions, mais il ne dit rien de semblable pour les îles; et l'art. 560, tout en supposant que les îles peuvent appartenir à des particuliers en vertu de titre ou de prescription, n'oblige pas les propriétaires à souffrir le marchepied.

Cependant il faut reconnaître que les îles, soit qu'elles appartiennent à l'état, soit qu'elles forment une propriété privée, sont grevées de cette servitude légale. La force des choses l'exige; sans ce chemin, la navigation serait presque toujours impossible.

Au surplus, les dispositions des lois et règlemens relatifs à cette servitude sont tellement générales, qu'il nous paraît bien difficile de n'y pas comprendre les îles comme les autres héritages. Ainsi, d'après l'art. 7, tit. 28 de l'ordonnance de 1669, les propriétaires des héritages *aboutissans* aux rivières doivent laisser *le long des bords*..... pour chemin royal et trait de chevaux, etc.

Suivant l'art. 650 du Code civil, le marchepied est dû *le long des rivières navigables ou flottables*. Les îles *aboutissent* aux rivières;

elles sont situées le long de ces rivières, puisqu'elles en sont entourées de toutes parts.

Nous avons vu que les chemins de halage étaient dus sur les rives des bras d'eau ou canaux navigables ou flottables. L'île plus ou moins étendue qui sépare une rivière en deux parties en fait des bras à raison desquels, lorsqu'ils sont navigables, les chemins sont nécessairement dus par le propriétaire de l'île, et doivent être établis sur ses bords.

Ce n'est pas tout; l'art. 650 dispose que le chemin de halage doit être établi conformément aux lois et règlemens qui concernent cette servitude.

Un arrêt rendu par le parlement de Paris, le 28 février 1581, juge que les îles et îlots des rivières navigables doivent avoir le même lez de vingt-quatre pieds pour chemin royal et trait de chevaux.

Un arrêt du conseil, du 8 novembre 1689, consacre les mêmes principes.

On y lit « qu'il résulte du procès-verbal de la visite faite par les officiers de la maîtrise de Coucy, qu'au préjudice de l'art. 7, titre 28 de l'ordonnance de 1669, il y a quantité de saules, peupliers et autres arbres *le long de plusieurs îles situées dans la rivière d'Aisne, qui nuisent à la navigation.* » En conséquence,

l'arrêt du conseil précité ordonne, *conformément à ladite ordonnance de* 1669, que tous les particuliers qui ont établi des arbres nuisant à la navigation seront tenus de les ôter incessamment.

Comme on le voit, cet arrêt ne fait aucune difficulté de considérer les îles comme comprises dans la dénomination générale *d'héritages aboutissans aux rivières* que renferme l'art. 7, titre 28 de l'ordonnance de 1669.

La même chose est encore établie par un arrêt du conseil beaucoup plus récent. Sa date est du 24 juin 1777. Il porte règlement pour la navigation de la rivière de Marne et *autres rivières et canaux navigables.*

Voici ses dispositions :

« Art. 1er. Les ordonnances rendues sur le fait de la navigation, notamment celles des eaux et forêts de 1669 et du bureau de la ville de Paris de 1672, et tous autres règlemens sur cette partie seront exécutés selon leur forme et teneur. Sa majesté fait en conséquence défense à toutes personnes, de quelque qualité qu'elles soient, de faire aucuns moulins, pertuis, vannes, écluses, arches, bouchis, gords ou pêcheries, ni autres constructions ou autres empêchemens quelconques, sur ou au long des rivières et canaux navigables, à peine de 1,000 fr.

d'amende et de démolition desdits ouvrages; et où il se trouverait sur la rivière de Marne et autres rivières aucun desdits ouvrages nuisibles à la navigation, ordonne sa majesté aux propriétaires de les enlever et de les détruire dans le délai de deux mois, du jour de la signification du présent arrêt qui leur sera faite à cet effet; sauf auxdits propriétaires qui auraient fait lesdits établissemens en vertu de titres ou concessions valables et légitimes, prévus par l'ordonnance de 1669, à remettre dans lesdits deux mois, pour tout délai, ès-mains du contrôleur général des finances, les titres et renseignemens relatifs à leur jouissance, pour, sur le vu d'iceux et le rapport qui en sera fait à sa majesté, être par elle statué ce qu'il appartiendra, et pourvu à leur indemnité s'il y échoit.

» Art. 2. Enjoint sa majesté à tous propriétaires riverains de livrer vingt-quatre pieds de largeur pour le halage des bateaux et trait de chevaux le long des bords de ladite rivière de Marne et *autres fleuves et rivières navigables, ainsi que sur les îles où il en serait besoin*, sans pouvoir planter arbres ni haies, tirer fossé ni clôture plus près desdits bords que de trente pieds, et où il se trouverait aucuns bâtimens, arbres, haies, clôtures ou fossés dans ladite largeur prescrite pour les chemins de halage,

d'un ou d'autre bord, ordonne sa majesté que lesdits bâtimens, arbres, haies, clôtures seront abattus, démolis et enlevés, et les fossés comblés par les propriétaires dans le terme d'un mois à compter de la publication du présent arrêt, à peine par lesdits riverains de demeurer garans et responsables des événemens et retards, de 500 fr. d'amende et d'être contraints, à leurs dépens, à la démolition. Autorise sa majesté tous voituriers par eau et mariniers, fréquentant lesdites rivières, ledit délai expiré, d'abattre et enlever lesdits obstacles sur la permission des juges qui en doivent connaître, auxquels lesdits voituriers et mariniers seront tenus de dénoncer les ouvrages nuisibles à la navigation; et pour dédommager lesdits voituriers et mariniers de leurs peines et de leurs dépenses, les objets qu'ils auront démolis et abattus leur appartiendront pour en disposer comme bon leur semblera. »

D'après ce dernier article, le chemin de halage est dû de plein droit sur les îles comme sur les autres héritages; mais il ne doit être exigé et établi que *lorsqu'il en est besoin.* C'est le droit commun; car l'administration peut toujours déclarer que les chemins ne seront pas établis sur un héritage riverain, lors même qu'il ne forme pas une île. L'administration,

c'est le préfet, ainsi que nous l'avons établi dans notre *Régime des Eaux*.

Ces principes ont été reconnus par deux lettres du directeur général des ponts-et-chaussées, délibérées en conseil, en date des 27 juillet 1823 et 8 janvier 1824. Nous avons rapporté le texte de celle-ci dans notre ouvrage précité, tome Ier, page 29.

M. Isambert, dans son *Traité de la Voirie*, page 194, cite un arrêt de la cour de cassation, duquel il induit que le passage n'est pas dû de droit sur les îles. Mais il n'en rapporte pas le texte en entier, et il suffit de le lire pour reconnaître qu'il n'a point jugé cette question, qui ne lui était même pas soumise. Un arrêté du préfet du Rhône avait interdit le passage sur l'île des Roquets, parce que le chemin de halage était établi de l'autre côté et que ce chemin était reconnu suffisant. Le préfet avait assurément agi d'une manière légale, puisque le décret de 1808 donne à l'administration le pouvoir de restreindre les chemins de halage quand la navigation n'en souffre pas; les entrepreneurs de coches avaient cependant usé de cette île, et y avaient causé des dégats. Poursuivis et condamnés, ils avaient interjeté appel et en même tems formé opposition à l'arrêté du préfet, qui la rejeta par un nouvel arrêté du 12 jan-

vier 1824. Alors les entrepreneurs imaginèrent de prétendre qu'ils avaient été contraints par force majeure à user de l'île, et la cour les admit à en faire preuve.

Pour casser cet arrêt, la cour régulatrice s'est fondée sur ce que la législation donnait à l'autorité administrative le pouvoir de régler les chemins de halage ; qu'il existait un arrêté du préfet qui défendait d'acheminer l'île des Roquets ; que cet arrêté avait été confirmé sur l'opposition formée par les intéressés ; qu'il n'y avait que l'autorité supérieure administrative qui pût réformer cette mesure, mais que, tant qu'elle ne l'était pas, les tribunaux ne pouvaient y porter atteinte d'aucune manière directe ou indirecte.

Quoique les ordonnances n'assujettissent au halage que les propriétaires des héritages aboutissant aux rivières, il peut arriver que des propriétaires plus éloignés y soient soumis. Il se peut que l'héritage qui borde la rivière soit d'une largeur insuffisante. Alors le supplément doit être pris sur l'héritage voisin, quand même le premier serait un chemin communal.

De tout tems, avant le Code civil, comme sous son empire, les chemins de halage n'ont été qu'une servitude imposée pour le service public à des héritages privés. Ainsi, il y a entre

les routes et les chemins de halage cette différence, que les premières appartiennent de plein droit à l'état, et les autres demeurent de plein droit la propriété des riverains, jusqu'à preuve contraire.

A la vérité, l'ordonnance de 1669 désigne les marchepieds sous le nom de *chemins royaux*. Ils étaient alors entretenus par l'état, et le sont encore à l'aide d'une taxe de navigation réglée par la loi du 30 floréal an X. Cependant il faut reconnaître que l'obligation de souffrir le halage n'est qu'une servitude imposée sur les propriétés qui bordent les rivières. L'ordonnance déjà citée déclare expressément que les propriétaires des *héritages aboutissant* aux rivières seront tenus de laisser, etc. Elle les reconnaît donc bien propriétaires des chemins. Ce sont leurs héritages, et non celui de l'état, qui aboutissent aux rivières. L'ordonnance de François Ier, de 1520, est encore, à cet égard, très-formelle; elle veut que *chacun, sur son héritage, souffre, fasse ou maintienne convenablement le chemin pour le trait des chevaux, sur peine*, etc.

On peut encore citer le § 4 de *Rer. divisione, Institut*, en observant néanmoins que le droit romain différait du nôtre en ce que, dans le premier, les riverains étaient réputés, de plein droit, propriétaires du lit des fleuves, et que

la propriété des rives en était la conséquence, tandis que dans le nôtre le lit appartient a l'état. Voici, au surplus, le texte de ce § : *Riparum quoque usus publicus est jure gentium, sicut ipsius fluminis. Itaque naves ad eas adpellere, funes arboribus ibi natis religare, onus aliquod in his reponere, cuilibet liberum est, sicut per ipsum flumen navigare. Sed proprietas earum illorum est quorum prædiis hærent; quâ de causâ, arbores quoque in eisdem natæ eorumdem sunt.*

De ce qui précède, il faut conclure que, si la rivière cesse d'être navigable ou change de cours, les riverains reprennent la jouissance du terrain qui formait le chemin, et que même, pendant les intervalles de navigation où les saisons qui ne permettent pas qu'elle ait lieu, ils peuvent jouir de ce terrain sans toutefois en changer la destination; que les chemins, depuis quelque tems qu'ils soient établis, forment, de plein droit, une propriété privée qui s'étend jusqu'au flot, sauf la preuve contraire que pourraient faire l'état ou des communes; ce qui a lieu lors même que la rivière se serait retirée d'un côté pour se porter du côté opposé (art. 557 Code civil). Mais cette preuve ne pourrait résulter de la seule existence du chemin quelque ancienne qu'elle fût.

Quant aux rivières qui ne sont devenues navigables que depuis le Code civil ou le décret du 22 janvier 1808, leurs chemins de halage doivent être rangés, sans nulle difficulté, dans la classe des servitudes. Les art. 649 et 650 du Code civil sont là-dessus très-formels. C'est aussi comme servitudes que ces chemins sont considérés et désignés dans toutes les décisions intervenues depuis le Code.

Une ordonnance royale du 26 août 1818, par laquelle le gouvernement a voulu faire une déclaration de principe, puisqu'il l'a fait insérer au *Bulletin des lois*, porte entre autres motifs que *l'obligation consacrée par l'ordonnance de 1669, et par le Code civil, de laisser sur le bord des rivières navigables un chemin pour le halage des bateaux, impose une servitude, et ne caractérise pas une expropriation.*

Mêmes expressions dans un autre arrêt du conseil du 22 janvier 1823, dans un arrêt de la cour de cassation du 14 mai de la même année, et dans un arrêt très-bien motivé de la cour royale de Toulouse du 19 janvier 1825. (Dalloz 1825, p. 108, deux. part.)

M. Isambert reconnaît que le halage n'impose qu'une servitude. Aussi, suivant lui, c'est improprement que les anciennes ordonnances le considéraient comme un chemin. Et il observe

que les lois nouvelles ne lui donnent que le nom de marchepied. Cette observation est un peu minutieuse, et pèche d'ailleurs par la base. L'arrêté de l'an V, le décret de 1808 et le Code civil, art. 556, emploient la dénomination de marchepied ou chemin de halage, et plus ordinairement celle-ci. Un chemin reçoit sa qualification de l'usage auquel il est consacré, et l'on ne considère pas si c'est à titre de propriété ou de servitude qu'il est établi.

D'un autre côté, cette servitude est toute spéciale; imposée aux riverains pour le seul service de la navigation, elle ne saurait être aggravée, d'après le principe consacré par l'art. 702, soit dans un intérêt privé, même public, qui n'aurait pas été préalablement bien constaté dans les formes légales. Celui à qui elle est due ne peut en user que suivant son titre, sans pouvoir faire, dans le fonds qui la doit, de changement qui aggrave sa condition, et ce principe ne s'applique pas moins aux servitudes publiques qu'à celles établies dans un intérêt purement privé.

Ainsi, un particulier ne pourrait se servir du chemin de halage dans son intérêt privé; par exemple, pour l'exploitation de ses terres, pour y déposer des matériaux ou pour tout autre usage, même pour ne faire qu'y passer.

Il en serait de même d'une commune, elle aurait seulement la ressource de le faire ériger en chemin vicinal, en suivant les formes ordinaires et en se soumettant au règlement, pour ne pas nuire à la navigation. Car, il faut convenir que, si l'usage du chemin de halage était permis à tout autre que les navigateurs, ceux-ci seraient continuellement entravés dans leur marche. L'intérêt public se réunit ici à celui si sacré de la propriété, pour interdire toute aggravation de servitude.

Il est donc indispensable que le particulier, ou la commune qui veut se servir pour son usage du chemin de halage, en rapporte un titre, et s'il y a contestation sur ce titre, il n'appartiendra qu'aux tribunaux d'en connaître ; car le débat ne roulant pas sur l'existence et la nécessité du chemin dans l'intérêt de la navigation (circonstances que l'autorité administrative pourrait seule déclarer et apprécier), mais sur l'interprétation d'un titre duquel on veut faire résulter une servitude d'intérêt privé, l'autorité judiciaire est exclusivement compétente pour prononcer. Cette règle a été consacrée par avis du conseil d'état, approuvé le 16 messidor an XIII, deux arrêts du conseil des 3 juin 1821 et 22 janvier 1823, et les principes qui tiennent au fond du droit,

ont été reconnus par l'ordonnance royale du 18 août 1818, le même arrêt du conseil du 22 janvier 1823, par l'arrêt de la cour de Toulouse, et, avant tout cela, par l'avis approuvé le 16 messidor an XIII.

Dans l'espèce de l'arrêt de 1823, deux communes réclamaient un chemin de halage et un chemin à pied sur la propriété du sieur Giblaine, située le long de la rivière de Montafilan. Leur réclamation fut accueillie par le conseil de préfecture.

Sur le recours, le conseil d'état reconnut que le chemin de halage était dû ; mais il infirma, quant au chemin à pied, par le motif que la servitude du marchepied, pour les besoins de la navigation, n'est pas de même nature que la servitude d'un passage constant et habituel pour les gens de pied.

L'espèce de l'arrêt de la cour de Toulouse n'est pas moins remarquable.

Un sieur Grossous est propriétaire d'une vigne, bornée d'un côté par un chemin de halage, et dans toutes les autres parties par des héritages privés. Il passait précédemment pour l'exploitation de sa vigne sur l'un de ces héritages. Mais ce passage lui ayant été ensuite refusé, il le réclama comme enclavé. Le tribunal de première instance lui accorda le pas-

sage, par un autre motif; mais, en appel, la cause fut réduite à la question de savoir si l'héritage du sieur Grossous était enclavé. Celui-ci soutenait l'affirmative, parce que le chemin de halage était uniquement consacré à la navigation, qu'il ne lui était pas permis d'y passer; l'autre prétendait que le chemin était public et que chacun pouvait s'en servir indéfiniment.

Mais l'arrêt décida que la vigne était enclavée, parce que la servitude du halage ne pouvait être étendue au delà des besoins de la navigation; en conséquence, il condamna l'opposant à fournir passage, moyennant indemnité.

Quant à l'avis approuvé qui est cité partout, mais qu'on ne trouve que dans la précieuse collection de M. Isambert, nous croyons utile d'en transcrire ici le texte en entier :

« Le conseil d'état, après avoir entendu le rapport de la section des finances sur celui du ministre de ce département, relatif à la contestation élevée entre le sieur Lapeyrolerie, fermier de la pêche de la Dordogne, pour la partie de cette rivière qui s'étend du port de Beaune jusqu'au Bec d'Ambès, et les sieurs Favereau frères et Malhois Boissee, propriétaires sur les bords de la même rivière;

» Vu l'arrêté du conseil de préfecture du

département de la Gironde, intervenu dans cette contestation le 16 floréal an XII, et le rapport y inséré;

» Les mémoires des sieurs Favereau et Boissec;

» Les observations du conservateur du onzième arrondissement de l'administration forestière;

» Considérant que cette contestation donne lieu à des questions de deux ordres différens;

» Les unes, de savoir, en point de droit général,

» 1° Si la disposition de l'art. 7 du titre 28 de l'ordonnance de 1669, concernant le halage sur le bord des rivières, doit être exécutée littéralement dans la partie des rivières navigables où le flux ou le reflux se fait sentir avec assez de force pour que le halage des bateaux n'ait pas lieu; s'il y a lieu, en conséquence, de faire exécuter dans cette partie, où les bateaux ne se tirent ni d'un côté ni de l'autre, la prohibition d'élever arbres, haies ou clôtures,

» 2° Si la loi du 14 floréal an X, sur la pêche nationale, a apporté quelque extension à l'exécution des dispositions précitées de l'ordonnance des eaux et forêts;

» Les autres, de savoir, dans l'espèce particulière,

» 3° Si l'arrêté du sous-préfet de l'arrondissement de Libourne, du 8 ventose an XII, doit être maintenu;

» 4° Si le conseil de préfecture de la Gironde était compétent pour en annuler ou modifier les dispositions;

» 5° Si, dans le cas d'une décision contraire à sa prétention, ou à ce qu'il a cru lui être garanti par son bail, le fermier de la pêche sur la partie de la Dordogne dont il s'agit a droit à une indemnité ou à la résiliation de son bail;

» Considérant, sur la première question, que l'obligation de laisser un espace libre sur les bords des rivières navigables est une servitude imposée par la loi sur les héritages riverains (Code civil, art. 649 et 650); que si les propriétaires de ces halages ne peuvent rien faire qui tende à diminuer l'usage de cette servitude ou à le rendre plus incommode, les individus qui font partie du public qui a ce droit de servitude ne peuvent en user que suivant son titre, sans pouvoir faire, dans le fonds qui doit la servitude, de changement qui en aggrave la condition (Code civil, art. 701 et 702);

» Que le titre de cette servitude est dans l'art. 7 du tit. 28 de l'ordonnance de 1669;

» Qu'il suit de cet article, 1° que le propriétaire est tenu de souffrir le passage, soit des

gens de pied, soit des chevaux, dans l'espace déterminé, mais non aucun établissement à demeure, fût-il restreint dans ce même espace; 2° que l'espace dont il s'agit doit être laissé par tous propriétaires d'héritages aboutissant aux rivières navigables, quel que soit le mode de la navigation, parce que là où il n'y a point trait de chevaux, il y a au moins chemin; ce que l'ordonnance, dans le sommaire du titre, et le Code civil, art. 649, appellent *marchepied*; 3° que l'ordonnance elle-même détermine la largeur de ce marchepied, par la disposition qui exige dix pieds de libres du côté que les bateaux ne se tirent pas, ce qui rend cette largeur commune aux deux bords, lorsqu'il n'y a tirage sur aucun des deux;

» Considérant, sur la seconde question, que la loi du 13 (lisez 14) floréal an X n'a disposé que de ce qui appartenait au domaine public; que, suivant les art. 538 et 556 du Code civil, la propriété nationale se renferme dans le lit des fleuves et rivières navigables, et celle des riverains s'étend jusqu'aux bords des mêmes fleuves et rivières, sauf la servitude du marchepied; que les pêcheurs n'ont par conséquent droit d'exiger ce marchepied et de s'en servir que comme tous autres navigateurs;

» Sur la troisième, que le sous-préfet de

Libourne a excédé l'attribution qui lui a été donnée par la loi en prenant un arrêté ; qu'il a d'ailleurs mal appliqué l'ordonnance des eaux et forêts, en assujettissant des propriétaires à laisser libre un espace de vingt-quatre pieds sur un bord où les bateaux ne se tirent pas;

» Sur la quatrième, que le conseil de préfecture de la Gironde a pareillement excédé sa compétence en annulant et modifiant un acte purement administratif ; qu'il a également mal décidé au fond en admettant à la disposition de l'art. 7, tit. 28 de l'ordonnance, une exception que la loi n'a point créée, et que son texte ne comporte pas ;

» Sur la cinquième et dernière, que l'adjudication faite au sieur Lapeyrolérie, et le cahier des charges sur lequel elle a été faite, n'énonçant point la faculté d'établir d'escaves sur les bords de la rivière, ce fermier n'est point fondé à demander une diminution de fermage ou une indemnité pour la non jouissance de cette faculté; mais comme il paraît constant que, lors de l'adjudication dont il s'agit, cette faculté a été annoncée comme comprise par la force même des choses dans la jouissance du bail, il serait trop rigoureux d'exiger qu'il restât lié, malgré lui, par un engagement que cette erreur lui aurait fait porter au delà de sa

valeur, et qu'il peut être par conséquent admis à en demander la résiliation ;

» Est d'avis, 1° que la disposition de l'art. 7 du tit. 28 de l'ordonnance des eaux et forêts de 1669, confirmée par le Code civil, s'applique à toutes les rivières et fleuves navigables, soit que la navigation se fasse à trait de chevaux ou d'hommes, ou à l'aide du flux et reflux, ou par l'impulsion du vent ; mais que l'espace de vingt-quatre ou trente pieds, spécifié dans cet article, ne peut être exigé que sur le bord du côté que le tirage a lieu, et se trouve restreint à dix pieds pour chacun des deux bords, tant qu'il n'y a pas de tirage à chevaux d'établi ;

» 2° Que la loi du 13 (lisez 14) floréal an X n'ayant rien innové ou ajouté à cette disposition,

» Le droit de servitude des pêcheurs à terre se borne à l'usage du marchepied, tel que l'ont tous les autres navigateurs ;

» Il propose en conséquence le projet de décret suivant :

DÉCRET D'APPROBATION.

» Napoléon, etc. ; sur le rapport du ministre des finances, le conseil d'état entendu, décrète :

» Art. 1er. Les arrêtés du sous-préfet de Libourne du 8 vendémiaire an XII, et du conseil de préfecture du département de la Gironde du 16 floréal suivant, relatifs à la contestation élevée entre le sieur Lapeyrolerie, fermier de la pêche de la Dordogne depuis le port de Beaune jusqu'au Bec-d'Ambès, et les sieurs Favereau frères et Malhois Boissec, propriétaires sur les bords de la même rivière, sont annulés.

» Le préfet de la Gironde est autorisé à procurer la résiliation du bail fait le 5 ventose an XII au sieur Lapeyrolerie, si elle est demandée par ce fermier. »

La sévérité des principes est telle, que le chemin de halage ne peut pas même être employé par les navigateurs à un autre usage que le simple passage. Ils ne peuvent s'en servir qu'en faisant route et lorsque leurs navires sont en marche; et si, pour faire les manœuvres indispensables à la navigation, ils sont forcés de s'amarrer sur le chemin, comme lorsqu'ils portent des envergures ou des touées, ils ne peuvent donner aucune fixité à leurs abordages et amarrages: ils ne peuvent donc transformer le chemin de halage en un port fixe d'abordage, où ils demeureraient amarrés. Il existe pour cet objet des quais ou des ports

qui appartiennent ordinairement à l'état, et qu'il a pu acquérir des particuliers par expropriation pour cause d'utilité publique. Tout cela résulte de l'arrêt du conseil, déjà cité, du 26 août 1818.

Un sieur Perrier est propriétaire d'un héritage situé sur les bords de la Seine, dans la commune du Manoir (Eure).

Un arrêté du conseil de préfecture avait autorisé un sieur Leclerc à transformer en port fixe d'abordage une partie de la propriété du sieur Perrier, formant chemin de halage, en lui permettant d'y attacher son bateau.

Sur le pourvoi au conseil d'état, il y intervint arrêt ainsi conçu :

» Considérant, sur la compétence, qu'aux termes de la loi du 29 floréal an X, les conseils de préfecture ont le droit de statuer sur les matières de grande voirie, et que les parties n'ayant produit ou fait valoir aucun titre constitutif de propriété ou de servitude, il n'y avait pas lieu à renvoyer la cause devant les tribunaux ordinaires;

» Considérant au fond que l'obligation, consacrée par l'ordonnance de 1669 et par le Code civil, de laisser sur le bord des rivières navigables un chemin pour le halage des bateaux,

impose une servitude et ne caractérise pas une expropriation;

» Considérant que, si les bateliers peuvent s'arrêter dans leur marche partout où le besoin de la navigation l'exige, ce serait aggraver la servitude des riverains que de permettre arbitrairement, dans l'intérêt d'un tiers, la formation d'un port fixe d'abordage le long d'un chemin de halage dont la propriété n'aurait pas été acquise préalablement pour cause d'utilité publique.

» Notre conseil d'état entendu, nous avons ordonné, etc.

» Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département de l'Eure est annulé.

» Art. 2. Tous les travaux faits par le sieur Leclerc sur la propriété du sieur Perrier seront supprimés dans le mois qui suivra la notification de la présente ordonnance, et faute par lui de le faire, il y sera procédé à ses frais par le sieur Perrier, sous la surveillance du maire de la commune du Manoir.

» Art. 3. La présente ordonnance sera insérée au *Bulletin des Lois*. »

Il importe néanmoins de faire remarquer qu'un arrêt du conseil du 20 novembre 1815 semble avoir fait une exception à ces principes en faveur de la pêche à l'escave. On y lit que,

« tant que les travaux et appareils que ce genre de pêche exige, ne s'étendent pas au delà du terrain réservé au marchepied des rivières, les propriétaires riverains n'ont pas droit d'en empêcher l'exercice. »

Si le conseil a pensé que les pêcheurs étaient dans un cas d'exception au principe général, nous croyons qu'il s'est trompé, et que sa décision ne peut être prise pour règle. Nous pouvons l'opposer à lui-même, puisque le principe contraire est énoncé dans le décret du 16 messidor an XIII, portant que la loi du 14 floréal an X n'ayant rien innové ni ajouté à cette disposition, le droit de servitude des pêcheurs à terre se bornait à l'usage des marchepieds, tel que l'avaient les autres navigateurs.

Il paraît d'ailleurs que les établissemens nécessités par la pêche à l'escave étaient mobiles, ce qui rendait la servitude moins onéreuse; mais ils n'en étaient pas moins illégaux. Il nous semble évident que les fermiers de la pêche ne peuvent les former, lorsqu'ils leur sont nécessaires, qu'en payant aux propriétaires une indemnité. C'est alors une seconde servitude imposée à ceux-ci pour cause d'utilité publique, puisque les fermiers de la pêche représentent l'état; mais ces propriétaires n'étant assujettis qu'à une seule servitude en fa-

veur de la navigation, on ne peut l'aggraver ou en changer la nature, qu'en les dédommageant.

Le décret du 22 janvier 1808, plus juste, il faut le dire, que l'ancienne législation, dispose qu'il sera accordé aux riverains des fleuves et rivières où la navigation n'existait pas, et où elle s'établira, une indemnité proportionnée au dommage qu'ils éprouveront.

Résulte-t-il de cette disposition que l'état puisse forcer les riverains à lui céder la pleine propriété de leur héritage pour la partie nécessaire à la formation du chemin? Nous ne le pensons pas. Nous croyons qu'une telle exigence serait une violation évidente du droit sacré de propriété.

L'état ne peut pas arbitrairement dépouiller un citoyen de son héritage. Il faut que l'utilité publique soit reconnue par une ordonnance royale, aux termes des lois des 16 septembre 1807 et 8 mars 1810.

Les ordonnances, les lois, déclarent que l'utilité publique ne demande qu'une servitude, et que le halage ne constitue pas autre chose. On ne peut exiger davantage. Le décret du 22 janvier 1808 est rédigé dans le même esprit. Il ne dit pas qu'on paiera aux riverains la valeur du terrain, mais seulement qu'il leur

sera alloué une indemnité proportionnée *au dommage* qu'ils éprouveront, ce qui suppose bien qu'ils demeurent toujours propriétaires. La circonstance qu'on peut être forcé de détruire des bâtimens n'est d'aucune considération, puisque la valeur de ces maisons entrera dans l'appréciation du dommage. Il faut d'ailleurs que les droits soient égaux, et qu'il y ait réciprocité. Or, le particulier ne pouvant pas forcer le gouvernement à acquérir la propriété du fond, l'état aurait le choix ou de demander l'exercice du passage à titre de servitude, ou d'exproprier le terrain, tandis que le propriétaire ne pourrait pas le forcer à l'un ou à l'autre. Ce propriétaire a un intérêt évident à conserver son héritage, car la navigation et le passage ne sont pas continuels; la rivière peut d'ailleurs cesser d'être navigable, et les riverains ont un grand intérêt à conserver une propriété d'autant plus précieuse qu'elle borde une rivière. Nous le répétons : l'état ne peut réclamer qu'une servitude, le riverain ne peut pas le contraindre à payer autre chose ; et il n'y a lieu à cession de la propriété du terrain qu'autant que les deux parties sont d'accord à cet égard. Ces principes nous semblent applicables même aux chemins de halage le long des canaux artificiels. Nous sa-

vons bien que l'administration a une pratique contraire à cette doctrine; mais nous croyons qu'en cela elle se met en opposition avec la loi. Il ne serait dû aucun dédommagement pour le cas où l'état réclamerait un chemin de halage le long d'une rivière qui était navigable antérieurement au décret de 1808, mais qu'il n'avait pas d'abord exigé, soit parce que la navigation ne s'opérait pas à trait d'hommes ou de chevaux, soit par tout autre motif. Son droit n'en existait pas moins, quoique n'étant pas exercé.

De ce que le chemin de halage doit être établi sur les bords des héritages riverains, il résulte qu'il suit les variations de la rivière; si donc elle emporte une partie de la rive, le propriétaire est obligé de le fournir sur les terres qui lui restent, et de souffrir le reculement nécessaire; mais aussi, par une juste compensation, si la rivière change de cours, le propriétaire du terrain est affranchi du halage; si elle se porte sur la rive opposée, ou s'il se forme un attérissement, le chemin s'établit sur le relais ou sur l'attérissement jusqu'à concurrence de leur largeur respective. C'est ce qui résulte des art. 556 et 557 du Code civil. Le premier porte que, « l'alluvion profite au propriétaire riverain, soit qu'il s'agisse d'un

fleuve ou d'une rivière navigable, flottable ou non, à la charge, dans le premier cas, de laisser le marchepied ou chemin de halage. » Le second dit : « Il en est de même des relais que forme l'eau courante qui se retire insensiblement de l'une de ses rives en se portant sur l'autre; le propriétaire de la rive découverte profite de l'alluvion sans que le riverain du côté opposé y puisse venir réclamer le terrain qu'il a perdu. » L'ordonnance de François I[er], donnée à Montreuil au mois de mai 1520, porte expressément (d'après le texte transcrit dans Gallon, sur l'ordonnance de 1669, et dans le *Recueil des Ponts-et Chaussées*, par Poterlet) que, « si par la violence de l'eau, ledit chemin » venait à être ruiné, il doit être rétabli sur la » prochaine terre. » Cette disposition est tirée de la loi 14, § 1[er] *ff. Quemadmodum servitutes amittuntur*, qui porte : *Cum via publica, vel fluminis impetu vel ruinâ, amissa est, vicinus proximus viam præstare debet.*

Tous ces principes, au surplus, ne sont qu'une conséquence de l'obligation imposée aux propriétaires *des héritages aboutissant aux rivières*, de laisser le chemin de halage sur les bords; de sorte que, quoi qu'il arrive, il faut toujours que ce chemin existe.

L'obligation de laisser un chemin de halage

s'applique à toutes les rivières, à tous les fleuves navigables ou flottables, soit que la navigation s'y fasse à trait de chevaux ou d'hommes, ou par l'impulsion du vent, ou à l'aide du flux et reflux, sauf toutefois la largeur du chemin qui varie suivant les cas, ainsi que nous l'expliquerons dans le chapitre suivant.

CHAPITRE III.

De la largeur des chemins.

La largeur des chemins a beaucoup varié. Une transaction de l'an 1222, appelée *Charta pacis*, fixe celle du chemin royal à dix-huit pieds; les Coutumes de Tours et de Lodunois à seize pieds seulement, celle de Clermont en Beauvoisis à soixante-quatre pieds, celle de Normandie à vingt-quatre, celle du duché de Bourgogne, chap. des mesures, à trente. Beaucoup d'autres Coutumes avaient réglé diversement ce point important.

L'ordonnance de 1669, art. 1er, titre 28, porte « qu'en toutes forêts de passage, où il y a

et doit avoir grand chemin royal servant aux coches, carrosses, messageries et rouliers de villes et autres, les grandes routes auront au moins soixante-douze pieds de largeur; et où elles se trouveraient en avoir davantage, elles seront conservées en leur entier.

Néanmoins l'art. 3 du même titre paraît réduire cette largeur à soixante pieds, dans le cas où il y a des bois, épines et broussailles à détruire; il est ainsi conçu :

« Ordonnons que dans six mois du jour de la publication des présentes, tous bois, épines et broussailles qui se trouveront dans l'espace de soixante pieds ès-grands chemins, servant au passage des coches et carrosses publics, tant de nos forêts que de celles des ecclésiastiques, communautés, seigneuries et particuliers, seront essartés et coupés, en sorte que le chemin soit libre et plus sûr, le tout à nos frais ès-forêts de notre domaine, et aux frais des ecclésiastiques, communautés et particuliers, dans les bois de leur dépendance. »

Probablement les autres douze pieds sont réservés pour le fossé de six pieds de chaque côté.

Comme on le remarque au *Répertoire* de M. Favard, V° *Essartement*, etc., cette disposition a pour but de préserver les routes

d'une trop grande humidité, et les voyageurs des attentats des brigands. Elle n'a pas été généralement exécutée, parce qu'il faudrait payer des indemnités trop considérables. Elle ne pourrait l'être aujourd'hui qu'à la charge de cette indemnité, ainsi qu'il résulte de la loi du 24 octobre 1799 (2 brumaire an VIII).

Il y a deux arrêts du conseil des 4 octobre 1670 et 20 novembre 1671, qui fixent à quarante toises la largeur du chemin de Paris à Melun dans toute l'étendue de la forêt de Sénar, et qui ordonnent que, dans deux mois pour tout délai, les propriétaires riverains, chacun en droit soi, fassent couper et arracher les bois de la largeur de vingt toises, à prendre du milieu dudit grand chemin.

La largeur des autres chemins royaux, hors des forêts, avait été réglée différemment par divers arrêts et lettres-patentes, jusqu'à l'arrêt du conseil du 3 mai 1720, qui fixa la largeur des grands chemins à soixante pieds, et celle des autres chemins à trente-six. Une ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris, du 29 mars 1754, porte, art. 1er : « Les grandes routes de province à province auront soixante pieds de largeur, les autres chemins de ville à autre auront au moins quarante-huit pieds, les chemins de traverse de

village à village auront au moins trente pieds. »
Cette règle s'est observée aussi exactement qu'il a été possible jusqu'en 1776, que le roi a cru devoir diminuer cette largeur pour laisser plus de terrain à l'agriculture.

L'arrêt du conseil, rendu le 6 février 1776, fixe la largeur des routes de la première classe à quarante-deux pieds; les routes de la seconde classe doivent avoir trente-six pieds, sans comprendre dans cette largeur ni les fossés, ni les empattemens des talus ou glacis.

Suivant l'art. 5, ces règles ne doivent point s'appliquer aux chemins royaux dirigés à travers les bois; la largeur de ces chemins doit continuer d'être de soixante pieds, conformément à ce que l'ordonnance des eaux et forêts a prescrit à cet égard pour la sûreté des voyageurs.

Comme il y a des pays, tels que ceux des montagnes, où la construction des chemins présente des difficultés extraordinaires et entraîne des dépenses considérables, l'intention du roi est qu'on puisse donner à ces chemins une largeur moindre que celle qui est prescrite en général, pourvu toutefois qu'on prenne les précautions nécessaires pour prévenir tous les accidens. Dans ce cas la largeur doit être fixée par le conseil, d'après ce que les circonstances locales

pourront exiger, et d'après le compte que les intendans des provinces rendront à cet égard. C'est ce qui résulte de l'art. 6.

L'arrêt prévoit le cas où l'affluence des voitures aux abords de la capitale et de quelques autres villes, où il se fait un commerce considérable, peut occasioner des embarras ou accidens; cela résulte de l'art. 7 : il porte que le roi s'est réservé d'augmenter aux abords de ces villes, par des arrêts particuliers, la largeur prescrite, sans néanmoins qu'elle puisse jamais être étendue au delà de soixante pieds.

Ces différentes dispositions n'ont pas été abrogées, et subsistent encore aujourd'hui, puisque le décret du 16 décembre 1811 garde le silence sur la largeur des chemins, et que son dernier article déclare formellement n'abroger que les dispositions des lois antérieures qui y sont contraires; néanmoins il est loisible au gouvernement de réduire cette largeur dont les dispositions qui précèdent ont eu pour but unique de fixer le *maximum*, pour éviter l'arbitraire, et empêcher que les particuliers ne soient exposés à des vexations et à être injustement dépouillés par les agens du pouvoir; mais si le gouvernement croit que cette largeur est inutile, il peut la réduire, soit pour rendre le surplus du terrain à l'agriculture, soit pour

éviter de payer une trop forte indemnité, lorsqu'il s'agit d'établir une nouvelle route.

Le principe de cette faculté naturelle n'avait pas besoin d'être écrit, cependant il a été établi par une ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris, en date du 29 mars 1754; et par une autre du 17 juillet 1781, dont l'art. 1er porte : « Lesdites largeurs pourront néanmoins être restreintes *suivant la position des lieux et autres circonstances.* »

Ce que nous venons de dire ne s'applique point aux chemins de halage dont la largeur est fixée différemment par d'autres dispositions.

L'ordonnance de François Ier de 1520 rappelle que, de toute ancienneté, il y a eu sur le bord des rivières vingt-quatre *pieds de lez* pour le trait des chevaux. L'ordonnance de 1669 fixe aussi à vingt-quatre pieds la largeur de ce chemin ; mais elle ajoute à la précédente deux dispositions importantes.

La première consiste dans l'interdiction faite aux riverains qui doivent le chemin de halage, de planter des arbres, établir des haies ou des clôtures plus près des bords que trente pieds.

Quant à la seconde, c'est l'obligation imposée aux riverains du côté opposé au chemin de halage, de laisser sur les bords dix pieds de leur terrain et de ne pouvoir, par conséquent,

établir des arbres, des haies, des clôtures qu'au delà de cette distance.

La même disposition a encore été textuellement répétée dans l'ordonnance de 1672, considérée comme loi fondamentale du commerce et de l'approvisionnement de Paris; dans l'arrêt du conseil du mois de juin 1777, dans l'arrêté du 13 nivose an V, et dans le décret du 22 janvier 1808. Ces trois dernières lois ajoutent l'interdiction de creuser des fossés à celle de planter des arbres, haies ou établir des clôtures.

Le décret du 22 janvier 1808 établit la nécessité de laisser un marchepied le long des rivières et ruisseaux où le flottage des bois se fait à bûches perdues; mais ce marche-pied étant uniquement destiné au passage des employés à la conduite des flots, sa largeur est fixée à quatre pieds seulement; et, comme le décret ne contient ici aucune prohibition, les riverains peuvent établir des murs à la distance de quatre pieds des bords; mais nous pensons que, lorsque le riverain veut planter des arbres de haute tige ou des haies vives, il doit se conformer à l'article 671 du Code civil.

Du reste, le chemin est dû, comme nous l'avons déjà dit au chapitre précédent, le long de toutes les rivières navigables ou flottables,

soit que la navigation ait lieu par l'impulsion du vent, ou à trait de chevaux ou d'hommes, ou à l'aide du flux et du reflux, mais l'espace de vingt-quatre ou trente pieds ne peut être exigé que du côté où le tirage a lieu, et n'est que de dix pieds du côté opposé, c'est ce qu'on appelle contre-chemin de halage ou marchepied; cet espace est restreint à dix pieds sur chaque bord, tant qu'il n'y a pas de tirage à chevaux d'établi. C'est ce qui résulte du décret du 16 messidor an XIII, dont nous avons rapporté les termes.

Il y a des fleuves ou rivières où le flux et le reflux se font sentir; d'ailleurs, toutes les rivières sont, suivant les saisons, plus ou moins fortes : comment alors déterminer les bords sur lesquels doit exister le chemin?

L'ordonnance de François Ier, de 1520, veut que le chemin de vingt-quatre pieds soit toujours libre dans les eaux hautes, moyennes et basses; mais il faut convenir que cette disposition doit entraîner dans son application de graves difficultés, car l'augmentation des eaux étant souvent subite ou très-prompte, et les variations des rivières étant fréquentes, comment déterminer l'espace de terrain qui doit être laissé sur chaque bord?

Nous croyons que l'autorité administrative

doit adopter un terme moyen entre les eaux basses et l'élévation des hautes marées, et fixer, d'après cette base, l'emplacement du chemin de halage et de l'espace de dix pieds du bord opposé. C'est ce qui a d'ailleurs été décidé par un arrêt du conseil du 24 décembre 1818, n° 3189, arch., dont les termes doivent trouver place ici à cause de son importance.

« Louis, — sur le rapport du comité du contentieux ; vu la requête à nous présentée au nom du sieur Frédéric Asselin, propriétaire à Rouen, ladite requête enregistrée, etc., et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure, du 26 mars 1817, qui le condamne à arracher trois rangs de peupliers, sous prétexte que ces arbres, plantés sans autorisation préalable, interceptent la libre communication sur le bord de la Seine, et déclarer que le suppliant sera affranchi de la servitude qu'on voudrait lui imposer ;

» Vu l'arrêté attaqué du conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure, du 26 mars 1817 ;

» Vu les observations adressées par ce conseil à notre garde-des-sceaux, ministre secrétaire d'état de la justice, le 14 septembre 1818 ;

» Vu l'ordonnance des eaux et forêts de 1669;

» Vu l'ordonnance de la marine, du mois d'août 1681;

» Vu les autres pièces produites, etc.;

» Considérant qu'aux termes de l'art. 7 du tit. 28 de l'ordonnance de 1669, il est dû, le long du canal opposé au chemin de halage, un espace de dix pieds de largeur;

» Considérant qu'aux termes de l'art. 1er, tit. 7, liv. 4 de l'ordonnance de 1681, sont réputés bords et rivages de la mer, tout ce qu'elle couvre et découvre pendant les nouvelles et pleines lunes, et jusqu'où le grand flot de mars peut s'étendre sur la grève;

» Considérant que les marées se font sentir dans cette partie de la Seine, et que les chemins et contre-chemins de halage doivent être praticables à toutes les époques de marées où la navigation est possible;

» Considérant que le conseil de préfecture, pour alléger la servitude qui pèse sur l'héritage du sieur Asselin, a choisi un terme moyen entre les eaux basses et l'élévation des hautes marées, et qu'ainsi il a su concilier les intérêts de la navigation avec le respect dû à la propriété;

» Notre conseil d'état entendu,

» Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

» Art. 1er. La requête du sieur Asselin est rejetée.

» 2. L'arrêté du conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure, du 26 mars 1817, est approuvé. »

L'auteur de la conférence sur l'ordonnance de 1669 prétend que l'obligation imposée aux riverains de laisser un espace libre de dix pieds du côté opposé au chemin de halage, est fondée sur le motif qu'il y a plusieurs rivières où, suivant les vents, on est obligé de haler les bateaux tantôt d'un côté, tantôt de l'autre. D'où il paraît conclure qu'il ne doit pas y avoir un double chemin de vingt-quatre pieds sur les bords opposés de la rivière, lors même que le halage s'y fait habituellement.

Nous ne partageons pas cette opinion ; nous croyons que l'espace de dix pieds n'est suffisant que lorsque le halage a lieu habituellement du côté opposé ; mais il nous semble que dans le cas proposé, il y a nécessité d'établir des deux côtés un chemin de même largeur, puisque la navigation s'y fait également à trait de chevaux. D'ailleurs, de quel côté fixerait-on l'espace de vingt-quatre et celui de

dix pieds, puisque les besoins sont aussi grands sur tous les deux?

L'ordonnance de François Ier est conçue en termes généraux; elle exige que les riverains laissent *sur les bords* vingt quatre pieds pour le trait des chevaux. La même généralité d'expressions existe dans l'ordonnance de 1672, dans l'arrêté du 13 nivose an V et dans le décret du 22 janvier 1808.

C'est donc le besoin de la navigation à trait de chevaux qui a fait établir le chemin de vingt-quatre pieds.

L'ordonnance de 1669 n'est pas moins formelle à cet égard. L'art. 7, tit. 28, contient deux dispositions. Par la première, il assujettit les propriétaires à laisser le long des bords vingt-quatre pieds de terrain pour chemin royal et trait de chevaux.

Par la seconde, il leur défend de planter, tenir clôture ou haie, plus près des bords que trente pieds du côté où les bateaux se tirent, et dix pieds de l'autre côté.

D'après cette disposition, il est évident que si les bateaux *se tirent des deux côtés*, il doit y avoir sur chaque bord le même espace, et que les riverains ne peuvent planter ou établir clôture qu'à la distance de trente pieds.

Nous ajouterons que la question nous sem-

ble résolue dans ce sens par l'arrêt du conseil du mois de juin 1777.

L'art. 2 de cet arrêt, après avoir renouvelé la défense faite par l'ordonnance de 1669 de planter des arbres ou établir des haies, fossés ou clôtures, plus *près des bords que trente pieds*, ajoute : « Et où il se trouverait aucuns bâtimens, arbres, haies, clôtures ou fossés dans ladite largeur prescrite pour les chemins de halage, *d'un ou d'autre bord*, ordonne sa majesté, etc... »

Le décret du 22 janvier 1808, art. 4, porte que « l'administration pourra, lorsque le service n'en souffrira pas, restreindre la largeur des chemins de halage, notamment quand il y aura antérieurement des clôtures en haies vives, murailles ou travaux d'art, ou des maisons à détruire. »

Cette disposition s'applique-t-elle aux rivières sur lesquelles la navigation existait avant le décret, comme à celles qui n'ont été déclarées navigables que depuis?

Ce qui pourrait faire croire qu'il faut la restreindre à ces dernières, c'est qu'elle vient immédiatement après celle qui prescrit au gouvernement l'obligation d'indemniser les riverains à proportion du dommage qu'ils éprouvent par l'établissement d'un chemin de halage le long

d'une rivière qui n'est déclarée navigable que depuis le décret, de sorte qu'elle paraît établie plutôt dans l'intérêt de l'état, et pour éviter de payer des indemnités considérables, que dans l'intérêt des particuliers.

Néanmoins, comme l'art. 4 est conçu dans les termes les plus généraux, qu'il autorise à restreindre la largeur des chemins de halage lorsque la navigation ne souffre pas de cette restriction, nous pensons qu'il est applicable aux rivières qui étaient navigables et flottables avant le décret; la justice et la raison le veulent ainsi : les lois et ordonnances, en exigeant un chemin de halage, n'ont pas voulu grever d'une servitude inutile la propriété des riverains; elles ne l'ont fait que pour le besoin de la navigation; et parce qu'il fallait bien établir une règle générale; mais, lorsqu'il est prouvé que le besoin de la navigation n'exige pas que le chemin de halage ait une aussi grande largeur, l'administration doit la réduire sans hésiter.

L'auteur de la conférence sur l'ordonnance de 1669, que nous avons déjà cité, remarque que, quelque précise que soit cette loi sur la nécessité de laisser un chemin de halage de vingt-quatre pieds, il y a cependant tels endroits où il est tout-à-fait impossible de la pouvoir exécuter, parce que ce sont des ro-

chers ou des maisons et autres édifices qui, de tems immémorial, ont été bâtis le pied dans l'eau, et qu'on ne pourrait faire ôter sans de trop grandes dépenses, et une perte considérable pour ceux à qui ils appartiennent, dans la possession desquels les propriétaires ont été confirmés par l'arrêt de vérification du parlement de Paris, de l'ordonnance du mois d'octobre 1570, ladite vérification du 14 décembre suivant.

Puis il ajoute : « Par règlement du siége de » la Table de Marbre du 15 mai 1585, art. 8, » il est défendu de planter des arbres plus près » que de neuf pieds le long des bords des ri- » vières, du côté que les mariniers tirent à la » cordelle, et de l'autre côté plus près que trois » pieds. Présentement, que la largeur est dé- » terminée par cet article à vingt-quatre pieds » d'un côté et dix pieds de l'autre, il n'est plus » question de toutes les différentes largeurs » pour les rivières royales, à moins que ce ne » fût pour de petites rivières particulières où » les bateliers ne peuvent haler qu'à cou; au- » quel cas neuf pieds sont plus que suffisans, et » même moins, suivant la situation des lieux; » les particuliers à qui appartient le terrain qui » est sur leurs bords, étant tenus à cette ser- » vitude. »

Ce que nous venons de rapporter fait voir que, même avant le décret du 22 janvier 1808, il y avait des cas où l'ordonnance sur la largeur des chemins de halage n'était pas rigoureusement observée.

Il y a beaucoup de rivières navigables ou flottables le long desquelles le chemin de halage n'existe qu'en partie, soit d'un côté, soit de l'autre. Ce chemin ne devant être établi que lorsqu'il est nécessaire, si la navigation peut s'effectuer, sans son secours, dans une plus ou moins grande étendue de rivière, les riverains doivent en être affranchis.

Au surplus, il appartiendra au préfet, sauf recours au ministre de l'intérieur et ensuite au conseil d'état, de fixer cette largeur, et de statuer sur la réclamation des riverains, en réduction de celle légale; mais tant que cette réduction n'aura pas été prononcée, les riverains seront obligés de laisser la largeur prescrite par les lois et ordonnances. Ce chemin, en effet, est dû de plein droit par cela seul que la rivière est navigable ou flottable; et les riverains ne pourraient se plaindre des destructions d'arbres ou de clôtures qui résulteraient de l'exercice de la servitude.

CHAPITRE IV.

Des fossés qui bordent les routes.

Un arrêt du conseil, du 26 mai 1705, ordonne qu'il sera fait des fossés de quatre pieds de largeur sur deux pieds de profondeur à l'extrémité des chemins de terre qui sont de chaque côté du pavé, dans les grandes routes conduisant de Paris aux provinces, et que, lorsqu'il n'y aura pas de chemin de terre déterminé, il en sera fait à dix-huit pieds de distance du pavé de chaque côté dans lesdites routes, et à douze pieds dans les routes moins considérables; et ce tant pour l'écoulement des eaux que pour conserver la largeur des chemins et les héritages riverains. Cet arrêt met l'entretien des fossés à la charge des riverains, et leur défend de planter à l'avenir des arbres, si ce n'est sur leurs héritages et à trois pieds de distance des fossés qui les séparent du chemin. Enfin le même arrêt accorde une indemnité, en argent ou en terrain, aux particuliers

dont la propriété a été prise pour l'établissement et élargissement de la route.

Un autre arrêt du conseil du 3 mai 1726, ordonne qu'il sera établi des fossés le long des grands chemins, pour fixer leur largeur et empêcher les propriétaires des héritages aboutissans d'anticiper à l'avenir sur lesdits chemins.

L'art. 2 de cet arrêt veut que la largeur du fossé soit au moins de six pieds dans le haut, de trois pieds dans le bas, et la profondeur de trois pieds, en observant les pentes nécessaires pour l'écoulement des eaux des fossés.

L'art. 3 porte que les fossés seront faits aux frais de sa majesté, si mieux n'aiment les particuliers les faire aux leurs.

Il est ordonné par l'art. 4 que les nouveaux fossés seront entretenus et curés par les propriétaires des terres y aboutissant, toutes les fois qu'il sera jugé nécessaire par les inspecteurs et ingénieurs des ponts et chaussées, sur les procès-verbaux desquels les intendans des provinces et généralités ordonneront ledit curage, et seront tenus lesdits propriétaires de faire jeter sur leurs héritages ce qui proviendra dudit curage.

Néanmoins l'art. 5 excepte de ces dispositions les chemins qui se trouvent entre des

montagnes, et dont la situation ne permet pas qu'ils soient élargis.

Un troisième arrêt du 17 juin 1721 ordonne l'exécution des deux précédens, et qu'en conséquence, aux endroits où il ne se trouvera pas encore de fossés faits et où les entrepreneurs ne s'en trouveront pas tenus par leurs baux, il sera laissé aux deux côtés desdits chemins la largeur nécessaire tant pour les accotemens que pour les fossés non faits, de manière qu'ils puissent être perfectionnés aussitôt qu'il plaira à sa majesté de les ordonner; que les fossés faits et ceux qui se feront à l'avenir seront entretenus par les propriétaires des héritages riverains, chacun en droit soi.

Un quatrième arrêt du conseil, du 6 février 1776, restreint la nécessité d'établir des fossés sur tous les grands chemins.

Suivant l'art. 8, les routes ne doivent être bordées de fossés que dans les cas où ils auraient été jugés nécessaires pour qu'elles soient garanties de l'empiètement des riverains, ou pour écouler les eaux.

Du reste, cet arrêt ne change rien aux dispositions de celui du 3 mai 1720, relatives à la largeur et profondeur des fossés, à leurs construction, entretien et curage.

Une ordonnance du bureau des finances de

la généralité de Paris, du 17 mai 1686, prescrit aux propriétaires riverains des routes de faire, le long de leurs terres, des fossés pour l'écoulement des eaux, avec injonction de les relever exactement tous les ans au 1er octobre, sous peine de 100 fr. d'amende.

Une autre ordonnance du même bureau des finances, du 15 juillet 1766, exige que les routes construites par ordre du roi soient terminées chacune dans la largeur qu'elles doivent avoir, et partout où elles ne le seraient encore par fossés, berges, talus, ou de telle manière certaine et apparente qui serait indiquée aux entrepreneurs suivant les cas.

Une troisième ordonnance du même bureau des finances, du 17 juillet 1781, prescrit à tous seigneurs, propriétaires, locataires ou fermiers de terre labourable et autres héritages aboutissant aux grandes routes et chemins, pour éviter toute anticipation ou détérioration, de les border de fossés, hors les largeurs fixées, lesquels fossés auront six pieds de largeur dans le haut, deux pieds dans le bas et trois pieds de profondeur, en observant les talus et pentes nécessaires pour l'écoulement des eaux. Ces fossés seront annuellement nettoyés à l'approche de l'hiver, sinon et faute de ce faire, il y sera mis ouvriers, savoir : pour

les chemins entretenus aux frais du roi, par les entrepreneurs chargés de leur entretien, et quant aux autres, par les syndics des paroisses.

L'art. 2 de la loi du 9 ventose an XIII, porte que « les plantations seront faites dans l'intérieur de la route et sur le terrain appartenant à l'état, *avec un contre-fossé qui sera fait et entretenu par l'administration des ponts et chaussées.* »

Le décret du 16 décembre 1811 contient sur les fossés les deux articles suivans :

« Art. 109. Les travaux d'entretien, de curement et réparation des fossés des grandes routes seront exécutés par les propriétaires riverains, et d'après les indications et alignemens qui seront donnés par les agens des ponts et chaussées.

» Art 110. Tous les travaux de curement ou entretien des fossés qui n'auraient pas été faits par les propriétaires ou locataires riverains, aux époques indiquées, le seront à leurs frais, par les soins des agens des ponts et chaussées, et payés sur des états approuvés et rendus exécutoires par les préfets. »

On s'est élevé à toutes les époques contre l'obligation imposée aux riverains des routes, de curer les fossés. Aucun impôt n'était plus inégalement réparti : l'héritage riverain, qui

présentait à la route un front étendu, mais d'une faible largeur, contribuait dans une proportion égale avec celui dont la largeur était beaucoup plus considérable. D'ailleurs les riverains avaient seuls la charge, quoiqu'ils usassent le moins des routes.

Aussi, une loi du 12 mai 1825 a mis définitivement le curage et l'entretien des fossés à la charge de l'état, à partir du 1er janvier 1827.

La législation que nous venons d'analyserr; embrasse trois points différens : 1° Etablissement des fossés; 2° entretien et curage; 3° propriété.

Les fossés doivent être faits, entretenus et curés par l'état.

Mais à qui appartiennent-ils? sont-ils la propriété de l'état ou des riverains? sont-ils mitoyens?

C'était une règle constante dans l'ancienne jurisprudence, que les fossés situés entre *deux héritages* étaient mitoyens de droit, à moins qu'il n'y eût marque ou titre du contraire.

Il y avait marque de non mitoyenneté lorsque le rejet du fossé existait d'un côté seulement; alors le fossé appartenait en entier à celui du côté duquel se trouvait le rejet. Mais lorsqu'il

en existait également de chaque côté, ou qu'il n'y en avait ni de l'un ni de l'autre, le fossé était mitoyen jusqu'à ce que le contraire fût prouvé ou par un titre formel ou par une possession capable de constituer la prescription. Voyez Loisel, L'hommeau, Pocquet et Coquille, ainsi que les coutumes qu'ils citent.

Ces principes ont été confirmés par le Code civil, ainsi qu'il résulte des articles 666, 667, 668, 669. Mais la question est de savoir s'ils s'appliquaient autrefois, et s'ils s'appliquent aujourd'hui aux fossés qui séparent les héritages du sol des grandes routes. Nous ne le pensons pas : nous croyons au contraire que ces fossés sont de plein droit la propriété exclusive de l'état, et que pour qu'il en soit autrement, il faut que les riverains produisent un titre positif qui la leur attribue, à moins que l'inspection des lieux ne prouve suffisamment que le fossé est creusé dans un héritage privé. La règle de la mitoyenneté ne peut s'appliquer qu'au cas où il s'agit de fossés établis entre héritages dont les propriétaires sont dans la même situation, et ont des droits égaux, en sorte qu'on doit présumer qu'ils ont également fait les frais des fossés, que, d'après la loi, aucun d'eux n'est forcé à faire. Mais pour les fossés le long des routes, l'état en est chargé; on ne peut

d'ailleurs considérer une route comme un héritage.

L'ordonnance de 1669, à la vérité, oblige tous les riverains qui possèdent des bois joignant les forêts royales et buissons, à les en séparer par des fosssés ayant quatre pieds de largeur et cinq pieds de profondeur, et à les entretenir en cet état, à peine de réunion.

On a élevé sur cet article la question de savoir si ces fossés appartiennent aux riverains ou à l'état, ou s'ils sont mitoyens. L'auteur de la conférence de l'ordonnance dit à ce sujet que, quoique les riverains soient assujettis à faire et à entretenir les fossés à leurs frais, il faut néanmoins, pour décider la question proposée, recourir aux coutumes qui forment le droit commun, et dont les dispositions ont passé dans notre nouvelle législation, ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer.

Ainsi donc, ces fossés seront mitoyens, ou la propriété exclusive des riverains ou de l'état, suivant qu'il existera un titre ou une marque, ou qu'il n'en existera point.

Mais il ne s'agit point ici de fossés que les riverains soient chargés de faire entre leurs bois et ceux de l'état; il s'agit au contraire de fossés que l'état est chargé de faire à ses frais le long des chemins qui forment non-seule-

ment une propriété de l'état, mais encore une propriété publique, puisqu'ils sont consacrés à l'usage de tous.

Si l'état est chargé de faire les fossés le long des routes, c'est pour en fixer la largeur, pour les garantir des empiètemens des riverains, et enfin pour l'écoulement des eaux si nécessaire à leur conservation et à leur viabilité. Ces fossés sont donc un accessoire inséparable des routes et c'est le cas d'appliquer la règle établie par l'article 615 du Code civil, que les accessoires d'une chose, et tout ce qui a été destiné à son usage perpétuel, en font partie, et sont considérés comme la chose même. On pourrait encore argumenter du préambule de l'arrêt du conseil du 3 mai 1720, portant qu'on ne peut exécuter les plantations avant que la largeur des chemins n'ait été réglée et *terminée* par des fossés. Dire qu'on termine par telle chose, c'est exprimer que cette chose fait partie du tout.

Il suit de là qu'il faut admettre comme un principe incontestable que les fossés régnant le long des routes appartiennent de droit à l'état. L'art. 86 du décret du 16 décembre 1811 le confirme en termes exprès; il attribue à l'état la propriété des arbres plantés *en dedans des fossés;* cette disposition ne peut être fondée

que sur la propriété du terrain même qui constitue le fossé, et est une application de la règle *ædificium solo cedit*, renouvelée par les articles 551 et 552 du Code civil. Elle est d'autant plus remarquable que le même article 86 fait une distinction entre les arbres plantés sur *le terrain de la route*, et ceux plantés sur *le terrain des riverains*; qu'il attribue la propriété des premiers à l'état et celle des derniers aux riverains. Ces principes ont été reconnus par la chambre des députés, dans les séances des 31 mai et 1er juin 1819. (Voyez le *Moniteur* des 2 et 3 juin de cette année.)

Un député fit la proposition de mettre le curage des fossés à la charge de l'état, et pour la soutenir, on partait de cette considération: *que les fossés qui bordent les grandes routes appartenant à l'état comme les routes elles-mêmes dont ils sont l'accessoire nécessaire*, le trésor devait être chargé de l'entretien des fossés comme des routes; mais on ajourna, parce que le décret de 1811 était susceptible de plusieurs modifications qu'on désirait opérer simultanément, et qui faisaient l'objet d'un travail dont on s'occupait.

Dans la session de 1825, le gouvernement a présenté et fait adopter une loi sur la propriété des arbres plantés le long des routes et le cu-

rage des fossés. Le ministre de l'intérieur disait, dans les motifs, que l'équité exigeait que l'état fît le curage, parce que les fossés sont une partie intégrante de la route. Dans la discussion, le même principe fut reconnu. M. Sallier, l'un des deux députés qui parlèrent, dit, en approuvant le projet de loi, qu'il était en effet contraire à notre loi fondamentale que l'entretien d'une *propriété publique* ne fût pas à la charge de tous.

A la chambre des pairs, le ministre de l'intérieur, répondant à M. Lainé, disait que ce n'était point un acte de munificence, mais un acte de justice que le gouvernement a cru proposer en mettant à la charge du trésor le curage des fossés qui bordent les grandes routes; les fossés, ajoutait-il, font partie essentielle de la grande route; leur curage et leur entretien doit donc être à la charge du trésor, ou bien il faudrait soutenir qu'une partie de la route doit être faite par les propriétaires riverains.

Au surplus, nous pensons que la règle qui veut que les fossés régnant le long des routes appartiennent à l'état, n'est qu'une présomption légale : *præsumptio juris*, qui n'exclut point la preuve contraire; car l'arrêt du conseil de 1720, tout en chargeant l'état de faire à ses frais les fossés, a réservé aux riverains

le droit de les faire eux-mêmes. Et il peut arriver que l'état ait négligé d'exécuter ces obligations, que les riverains aient eu intérêt à faire les fossés pour éviter toute contestation sur les confins et pour établir le long de leurs héritages un cours d'eau nécessaire à leur fertilisation. Nous ne croyons pas que la généralité d'expressions dans laquelle est conçu l'article 86 du décret du 16 décembre 1811 détruise cette proposition, car il n'exclut pas les preuves de propriété, et il faudrait qu'une telle exclusion fût bien formelle pour être admise. Aucune prohibition n'existant, il faut donc se déterminer d'après le droit commun qui autorise les riverains à prouver leur propriété.

« S'agit-il (dit M. Tarbé de Vauxclairs, *Répertoire* de M. Favard, V° *fossés des routes*) » de recharger les accotemens, l'administration » n'hésite pas à curer le fossé pour y emprunter » les remblais nécessaires, et alors elle regarde » les fossés comme sa propriété. A-t-elle trop de » terre, elle regarde le riverain comme propriétaire du fossé, et elle l'astreint à le curer. »

M. Calemard Lafayette, rapporteur de la loi sur la propriété des arbres et le curage des fossés, disait à la chambre des députés : « Il reste à faire remarquer que l'article ne s'applique qu'aux fossés qui font partie du domaine

de l'état, d'où il suit que les riverains, en conservant la propriété de ceux qui peuvent leur appartenir, doivent les entretenir de telle manière qu'ils ne causent aucun préjudice. »

Enfin l'art. 2 de cette loi, en mettant à la charge du trésor le curage et l'entretien des fossés qui font partie de la propriété des routes royales et départementales, reconnaît bien formellement que des fossés bordant les routes peuvent appartenir aux riverains.

« C'est à l'administration qu'il appartient de » déterminer les caractères auxquels on recon» naît la propriété publique, d'en fixer l'éten» due et les limites. » (Pardessus, *Traité des Servitudes*, p. 47.) C'est donc à elle à décider si les fossés sont une dépendance des routes, ou s'ils appartiennent aux riverains, comme il est incontestablement dans ses attributions de déclarer jusqu'où s'étend le sol d'une route. C'est ce qui a été reconnu dans le rapport de M. Jacquinot-Pampelune sur le premier projet de loi présenté à la session de 1824.

« On eût désiré, dit-il, que l'art. 1er énonçât positivement ce qu'il faut entendre par le sol des routes, et fixât d'une manière précise les limites de cette propriété de l'état; la commission a pensé qu'il était impossible d'établir des règles uniformes; que si, dans la plus grande

partie des routes ; c'est la crête extérieure du fossé qui forme la limite de la propriété publique ; cette règle n'est pas absolument invariable ; qu'il est certains départemens dans lesquels la limite du grand chemin est une haie vive, en telle sorte que s'il existe un fossé au delà de cette haie, il peut avoir été creusé sur la propriété et pour l'utilité du riverain ; qu'il est enfin beaucoup de routes qui n'ont pas de fossé, et que, dès lors, il y a nécessité de laisser subsister dans l'art. 1er ces expressions, sur le sol des routes royales et départementales, expressions qui, suivant les localités, continueront d'être appliquées et déterminées par l'administration, seule juge en matière de grande voirie ; qu'en un mot, s'il était nécessaire d'établir des principes sur la manière de fixer, en cas de contestation, les limites des grandes routes, ce devrait être la matière d'une loi spéciale sur la voirie. »

Ces principes ont encore été reconnus dans la session de 1825. L'art. 2 de la loi du 12 mai 1825 ne déroge à la compétence administrative que pour les contestations relatives à la propriété des arbres plantés sur le sol des routes, dont elle défère le jugement aux tribunaux. Aussi M. Demoustier se plaignait-il de ce que les tribunaux n'eussent pas également à juger

la question de propriété du sol. « Le projet de loi, disait-il, défère aux tribunaux la connaissance de la propriété des arbres plantés sur le sol actuel des routes ; à plus forte raison devait-il saisir les mêmes tribunaux des questions qui pourraient s'élever entre les riverains et l'état sur la propriété du sol même sur lequel ces arbres ont été plantés, et qui la plupart du tems ne s'est trouvé réuni à la route que par l'usurpation systématique et journalière des agens des ponts et chaussées, contre lesquels la présence même de l'arbre devient aujourd'hui un témoin accusateur

» En cas d'incertitude réelle ou supposée sur les limites de la propriété entre l'état et les riverains, serait-ce encore aux tribunaux à résoudre une difficulté pareille? Jusqu'ici les agens des ponts et chaussées l'ont tranchée la pioche et la cognée à la main, en s'emparant de vive force de tout ce qui était à leur convenance, sans respect même pour le droit de clôture, et au mépris de l'art. 456 du Code pénal, arguinentant pour toute raison que c'était à la partie si violemment dépossédée à se pourvoir, si bon lui semblait, devant qui de droit, pour établir ses titres de propriété et obtenir au besoin une indemnité.

» C'est contre un renversement aussi com-

plet de tout principe de droit et d'équité, et contre une violation aussi abusive des lois et de la Charte, que j'eusse désiré trouver des garanties suffisantes dans le projet de loi qui nous occupe. »

Cependant l'orateur ne fit aucune proposition, et le projet de loi fut adopté tel qu'il avait été présenté.

Si les riverains élevaient formellement la question de propriété, cet incident n'empêcherait pas sans doute l'administration de fixer les limites de la chose publique; mais alors cette fixation, suivant nous, ne pourrait être définitive; les tribunaux seraient compétens pour décider la question de propriété. Si elle était jugée en faveur du particulier, il aurait le droit de prendre son terrain même, et l'on ne pourrait le réduire à une indemnité qu'en suivant les formes de la loi du 8 mars 1810 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Nous avouons que la pratique de l'administration est contraire à cette doctrine; elle pense que la fixation des limites du chemin équivaut à une dépossession pour cause d'utilité publique, et que le riverain, reconnu propriétaire, n'a autre chose à réclamer qu'une simple indemnité. La fausseté de ce principe est évidente; nous l'avons démontré dans nos édi-

tions précédentes; elle a été reconnue par la loi du 28 juillet 1824, qui néanmoins renferme une exception pour le cas où le terrain est de peu de valeur; mais aucune loi n'a déclaré cette disposition applicable à l'état, et il y avait beaucoup de raisons pour ne pas étendre à l'état une exception faite en faveur des communes, autrement il aurait été juge et partie.

On objectera sans doute que les riverains ne manqueront jamais d'élever la question de propriété, et que pendant le litige le service public pourra être entravé; mais cet inconvénient n'est pas à craindre; les limites étant reconnues, l'état pourra être envoyé ou maintenu en jouissance provisoire du terrain. A la vérité, les riverains pourront souffrir de cette mesure; mais on doit croire que l'administration n'y aura recours que pour des motifs graves, et qu'elle n'en abusera point pour renverser des plantations, des clôtures ou des bâtimens.

Il nous reste à examiner comment se fera la preuve de la propriété. D'après les anciens principes et le Code civil, il y a trois modes bien différens.

La marque, c'est-à-dire l'existence du rejet des terres provenant du fossé;

La possession pendant le tems requis pour constituer la prescription;

Et le titre.

De ces trois modes, nous croyons que le dernier est seul admissible.

Les riverains ne pourraient, pour les fossés établis avant la loi du 12 mai 1825, opposer la marque ou existence du rejet et la possession, puisque les lois les obligeaient à entretenir les fossés et à jeter sur leurs héritages les terres qui en provenaient. Ils n'ont donc pas eu une jouissance réelle; c'est une servitude qu'ils supportaient; ils savent donc qu'ils ne possèdent point à titre de propriétaire, *animo domini*. Cependant la possession doit avoir ces caractères pour pouvoir faire acquérir des droits quelconques ou une prescription. Nous ajouterons que, puisqu'il est reconnu que les fossés forment une partie intégrante des routes, et leurs limites, ils jouissent du privilége d'imprescriptibilité attaché à cette partie de la propriété publique; qu'enfin les riverains ont à s'imputer de ne s'être point procuré un titre, ce qui leur était très-facile; car ils ont dû demander à l'autorité administrative la permission nécessaire pour établir les fossés; sans quoi ils se sont rendus coupables d'une contravention qui ne peut leur profiter. Ils ont dû faire rédiger un procès-verbal pour constater qu'ils ont établi le fossé conformément à l'ali-

gnement qui leur a été donné. Pour les fossés établis depuis la loi du 12 mai 1825, qui met à la charge de l'état l'entretien de ceux qui lui apartiennent, la possession seule ne suffirait pas si elle n'était accompagnée de quelque autre circonstance déterminante. L'état des lieux serait d'un utile secours, et pourrait suppléer à l'insuffisance des titres, de la possession. Il nous est impossible de rien dire ici de positif à cet égard; les localités varient à l'infini, leur inspection peut seule, et beaucoup mieux que tous les exemples, contribuer à former l'opinion des fonctionnaires chargés de prononcer sur un débat de cette nature.

Mais les principes que nous venons de développer ne doivent ils pas recevoir exception dans un cas? L'arrêt du conseil du 6 février 1776 établit que tous les chemins ne doivent pas également être bordés de fossés ; qu'il n'en doit être fait que le long de ceux qui en ont été jugés susceptibles.

Ainsi, lorsqu'il ne sera pas prouvé qu'un chemin a été formellement déclaré susceptible d'être bordé de fossé, le riverain sera-t-il censé en être propriétaire?

Nous ne le croyons pas. Il faudrait, en effet, faire encore une sous-distinction et rechercher si les fossés ont été établis avant ou après l'ar-

rêt du conseil de 1776, puisque jusqu'à cette époque tous les grands chemins, sans exception, ont été ou dû être bordés de fossés. On conçoit dans quel chaos on serait jeté par toutes ces distinctions. C'est pour trancher les difficultés qui auraient pu s'élever à cet égard, que l'article 86 du décret du 16 décembre 1811 a établi la règle générale que les fossés existant alors le long des grandes routes appartiendraient à l'état.

En résumé donc, les fossés régnant le long des routes royales ou départementales appartiennent à l'état, sauf aux riverains à prouver le contraire par un titre; et depuis la loi de 1825, par une possession appuyée de quelque autre circonstance.

CHAPITRE V.

DES ARBRES ET HAIES QUI BORDENT LES ROUTES.

SECTION PREMIÈRE.

De la plantation.

La plantation des routes a été l'objet de la constante sollicitude de nos rois; elle est pres-

crite non-seulement dans un but d'agrément, mais encore pour l'utilité publique. En embellissant les chemins qui traversent la France, elle contribue à y attirer une foule d'étrangers, qui préfèrent toujours le pays dont les routes sont bien entretenues et bien plantées; les arbres prêtent leur ombrage au voyageur fatigué, lui servent de guide et le préservent souvent de graves accidens en traçant au milieu des neiges, des brouillards et des inondations la direction des routes; enfin la plantation et l'entretien de ces arbres est le moyen le plus efficace pour obtenir la conservation et la reproduction des bois nécessaires au charronage, à l'artillerie et à la marine.

Diverses ordonnances ont prescrit de planter des arbres le long des grands chemins. La plus ancienne qu'il y ait à ce sujet, est du mois de février 1522.

Elle enjoint à tous seigneurs haut-justiciers et à tous manans et habitans des villages et paroisses de faire planter, le long et sur le bord des grands chemins publics, dans les lieux qu'ils jugeront à propos et commodes, des ormes, pour que le royaume, avec le tems, en puisse être suffisamment peuplé et pourvu, sur peine d'amende arbitraire au profit du roi.

Henri III renouvela cette ordonnance par

une autre du 19 février 1552, et enjoignit de faire, cette année même, les plantations prescrites.

L'art. 336 de l'ordonnance de Blois, de l'an 1579, enjoint pareillement aux seigneurs et habitans des paroisses de border les grands chemins d'ormes, noyers ou autres arbres, selon la nature du pays.

Par un édit donné en janvier 1583, art. 14, 15, 16 et 17, il est ordonné de tenir les grands chemins et branches d'iceux en leur ancienne largeur, et de faire planter sur leur bords des ormes, noyers ou autres arbres selon la commodité du pays, qui appartiendront au propriétaire de la terre prochaine desdits chemins, à la distance de vingt-quatre pieds au moins l'un de l'autre.

L'arrêt du conseil, du 26 mai 1705, fait défense à tous particuliers de planter à l'avenir des arbres, sinon sur leurs héritages et à la distance de trois pieds des fossés qui les séparent du chemin.

Enfin par l'art. 6 de l'arrêt du conseil, du 3 mai 1720, il a été enjoint à tous les propriétaires d'héritages tenant et aboutissant aux grands chemins et branches d'iceux, de les planter d'ormes, hêtres, châtaigniers, arbres fruitiers et autres arbres, suivant la nature du

terrain, à la distance de trente pieds l'un de l'autre, et à une toise au moins du bord extérieur des fossés desdits grands chemins, de les armer d'épines, et ce depuis le mois de novembre jusqu'au mois de mars inclusivement; si quelques-uns de ces arbres périssaient, d'en planter d'autres dans l'année.

Il est dit, art. 7, que, faute par lesdits propriétaires de planter les arbres, les seigneurs auxquels appartient le droit de voirie sur les chemins pourront en planter à leurs frais dans l'étendue de leurs voiries; et qu'en ce cas, les arbres par eux plantés et les fruits qu'ils produiront leur appartiendront.

Cependant, comme cet article ne fixe aucun délai pour mettre les propriétaires en demeure, et que, sans leur laisser le tems de planter, les seigneurs voyers s'empressaient de faire eux-mêmes les plantations au fur et à mesure que l'on traçait les chemins et avant qu'ils fussent finis, le roi a jugé qu'il résultait de là, sur les terres des riverains, une servitude qui n'était pas méritée et une peine qui n'était pas encourue, puisqu'elle ne devait avoir lieu que dans le cas de la négligence de ces propriétaires et après qu'ils auraient été mis en demeure: en conséquence, sa majesté a rendu un arrêt en son conseil, le 17 avril 1776, par lequel

elle a ordonné qu'à l'avenir les seigneurs voyers ne pourraient planter les chemins dans l'étendue de leurs seigneuries qu'à défaut par les propriétaires d'avoir fait les plantations dans un an, à compter du jour où les chemins auraient été entièremeut tracés et les fossés ouverts.

Un arrêt du conseil du 17 juin 1721 et une ordonnance du roi du 4 août 1731 défendent formellement, à peine de 500 fr. d'amende, de planter aucuns arbres à une moindre distance que celle de six pieds du bord extérieur des fossés et berges.

Une ordonnance du bureau des finances de Paris, du 29 mars 1754, rendue en vertu de l'arrêt du conseil du 3 mai 1720, porte, art. 5: « Les propriétaires sont tenus de laisser trente pieds au plus et dix-huit pieds au moins de distance d'un arbre à l'autre, et six pieds d'intervalle entre les arbres et le bord extérieur des fossés ou berges étant le long des chemins dont l'alignement aura été fixé; de les armer d'épines; de remplacer, avant le 15 janvier de chaque année, ceux qui périront, par d'autres bien droits et de même espèce; de faire labourer tous les ans, à la fin de l'hiver, la terre au moins sur quatre pieds, un mètre, en carré autour du pied des jeunes arbres; de les

ébourgeonner et entretenir, et de les faire élaguer dans les tems prescrits par les règlemens : à défaut il y sera pourvu par l'administration qui délivrera un exécutoire des frais faits. »

Un arrêté du gouvernement, du 18 messidor an X, place sous la surveillance de l'administration générale des forêts les arbres des grandes routes et ceux des canaux. Cette administration est chargée de la plantation, de l'élagage et de l'exploitation de ces arbres; les alignemens des plantations doivent être donnés par les ingénieurs des ponts et chaussées.

La loi du 9 ventose an XIII (28 février 1805) contient, sur les plantations, les dispositions suivantes :

« Art. 1er. Les grandes routes du royaume non plantées et susceptibles d'être plantées, le seront en arbres forestiers ou fruitiers, suivant les localités, par les propriétaires riverains.

» Art. 2. Les plantations seront faites dans l'intérieur de la route et sur le terrain appartenant à l'état, avec un contre-fossé qui sera fait et entretenu par l'administration des ponts et chaussées.

» Art. 4. Dans les parties des routes où les propriétaires riverains n'auront point usé, dans

le délai de deux années, à compter de l'époque à laquelle l'administration aura désigné les routes qui doivent être plantées, de la faculté qui leur est donnée par l'article précédent, le gouvernement donnera des ordres pour faire exécuter la plantation aux frais des riverains; la propriété des arbres plantés leur appartiendra aux mêmes conditions imposées par l'article précédent.

» Art. 5. Dans les grandes routes dont la largeur ne permettra pas de planter sur le terrain appartenant à l'état, lorsque le particulier riverain voudra planter des arbres sur son propre terrain, à moins de six mètres de distance de la route, il sera tenu de demander et d'obtenir l'alignement à suivre, de la préfecture du département; dans ce cas, le propriétaire n'aura besoin d'aucune autorisation particulière pour disposer entièrement des arbres qu'il aura plantés. »

« Ces dispositions, disait M. Jacquinot Pampelune, ne restèrent ni sans exécution, ni sans résultats; un grand nombre de particuliers plantèrent, soit sur leur terrain, soit même sur le sol des routes, avec la permission du gouvernement; l'administration elle-même fit beaucoup de plantations sur le sol des routes et sur celui des riverains. Ce fut elle qui diri-

gea constamment et le choix des essences et l'alignement et l'espacement et l'élagage ; ce fut elle qui se réserva de permettre l'abattage, et telle a été l'origine de tant de magnifiques avenues que forment encore aujourd'hui une partie de nos routes. »

« La marche suivie, dit M. Calemard, ne fut pas toujours et partout uniforme ; quelques riverains furent autorisés à planter sur le sol même des routes, lorsque la largeur le permettait ; d'autres furent obligés de placer des arbres sur leurs propres fonds ; l'administration, dans certaines contrées et à certaines époques, fit les frais de la plantation, soit sur le sol de la route, soit sur celui des riverains. Il est arrivé aussi que l'élargissement des routes a placé en deçà du fossé des arbres qui, précédemment, se trouvaient au delà, mais, généralement et constamment, l'administration dirigea le choix des essences, l'alignement et l'espacement : à elle seule fut réservé le droit de règler l'élagage et l'abattage. »

Le décret du 16 décembre 1811 contient les dispositions suivantes :

« Art. 88. Toutes les routes royales non plantées et susceptibles de l'être, sans inconvénient, seront plantées par les particuliers ou communes, propriétaires riverains de ces

routes, dans la traversée de leurs propriétés respectives.

» Art. 90. Les plantations seront faites, au moins à la distance d'un mètre, du bord extérieur des fossés et suivant l'essence des arbres.

» Art. 91. Dans chaque département, l'ingénieur en chef remettra au préfet, avant le 1er juillet 1812, un rapport tendant à fixer celles des routes royales du département non plantées, et susceptibles de l'être sans inconvénient, l'alignement des plantations à faire, route par route et commune par commune, et le délai nécessaire pour l'effectuer : il y joindra son avis sur l'essence des arbres qu'il conviendrait de choisir pour chaque localité; pour le tout devenir l'objet d'un arrêté du préfet, qui sera soumis à l'approbation de notre ministre de l'intérieur, par l'intermédiaire de notre directeur général. »

Toutes ces dispositions sont communes aux routes départementales (art. 13, n° 4 du décret du 16 décembre 1811).

Comme on l'a remarqué dans le cours de cette section, il est constant que, sous l'empire de la législation antérieure à la révolution, les riverains des grandes routes étaient tenus d'effectuer des plantations soit sur le sol des routes, soit sur leurs héritages.

La loi du 9 ventose an XIII avait apporté quelques modifications à ces règles; elle ne rendait la plantation forcée que dans le cas où la route était assez large pour qu'elle fût effectuée sur son sol; mais, dans le cas contraire, la plantation était facultative; le riverain était entièrement libre de la faire ou de ne pas l'effectuer. Il était seulement assujetti, lorsqu'il voulait planter à moins de six mètres de distance de la route, de demander et d'obtenir du préfet du département l'alignement à suivre; il pouvait disposer sans autorisation des arbres par lui plantés sur son terrain. Le décret du 16 septembre 1811 a laissé subsister les dispositions relatives aux plantations sur le sol même des routes; cette plantation est donc toujours obligée : mais il changea la règle relativement aux plantations sur le sol des riverains; il les rendit également obligées, et disposa, article 90, qu'elles seraient faites au moins à la distance d'un mètre du bord extérieur des fossés et suivant l'essence des arbres.

Dans la session de 1824, le gouvernement présenta à la chambre des députés un projet de loi qui avait pour but de substituer un régime purement facultatif à l'obligation de planter, qui dérivait des anciens règlemens; mais

les dissensions que cette proposition fit naître déterminèrent le ministre à retirer ce projet.

Dans la session de 1825, un nouveau projet fut présenté, mais on n'y retrouve plus de dispositions relatives à la faculté de planter ; il fut même déclaré, dans le rapport de la commission, que le décret de 1811 continuait de subsister, et que la plantation était toujours obligée.

Il fut néanmoins reconnu que le gouvernement avait tiré peu de parti des dispositions qui obligeaient les riverains à faire la plantation, et qu'elles avaient éprouvé une résistance presque générale. Dans le premier rapport, M. Jacquinot Pampelune disait : « Sans doute, et la commission l'a pensé unanimement, lorsque la largeur d'une route est reconnue suffisante pour que le gouvernement puisse faire des plantations sur le sol même de cette route, il ne doit être demandé aux riverains que de ne pas nuire à la plantation du gouvernement. »

Il paraît que le gouvernement n'exige pas que les particuliers plantent sur le sol des routes, et qu'il a beaucoup de peine à obtenir qu'ils plantent sur leur terrain ; mais, en principe, il pourrait l'exiger dans les deux cas en vertu de la loi de l'an XIII et du décret de 1811, conformes aux anciens règlemens.

Dans beaucoup de pays les routes sont bordées de haies vives. D'anciens règlemens, et notamment une ordonnance du bureau des finances de Paris, du 15 juillet 1766, en ordonnaient la plantation.

SECTION DEUXIÈME.

De la propriété des arbres et haies qui bordent les routes.

Il résulte bien clairement de l'édit de 1583, cité plus haut, et des art. 6 et 7 de l'arrêt du conseil du 3 mai 1720, que les arbres plantés par les riverains, soit sur leur terrain, soit sur celui des routes, leur appartiennent.

Mais leur droit à ceux-ci est subordonné à la preuve qu'ils les ont plantés. Jusque là ces arbres sont la propriété de l'état; vainement les riverains invoqueraient-ils l'obligation que leur fait la loi de planter; car ce serait confondre la preuve de la dette avec celle de la libération. Au surplus, le principe que nous venons d'énoncer est formellement établi par l'art. 553 du Code civil, portant que toutes plantations exécutées sur le terrain d'autrui sont censées faites aux frais du propriétaire de ce terrain, et lui appartenir, si le contraire n'est prouvé.

Une loi du 15 août 1790 statue sur le droit de planter des arbres sur les chemins publics,

rues et places des villages, bourgs ou villes. Il retire ce droit aux seigneurs et leur conserve la propriété des arbres alors existans, sauf les droits des particuliers qui auraient fait les plantations.

L'art. 9 de cette loi porte qu'il sera statué par une loi particulière sur les arbres plantés le long des chemins dits royaux.

Mais une autre loi du 28 août 1792 porte, article 14, que tous les arbres existant alors sur les chemins publics autres que les grandes routes nationales, et sur les rues des villes, bourgs et villages, sont censés appartenir aux propriétaires riverains, à moins que les communes ne justifient en avoir acquis la propriété par titre ou possession.

Quant aux arbres existant sur les places des villes, bourgs ou villages, ou dans les marais, prés et autres biens dont les communautés ont ou recouvreront la propriété, ils sont censés appartenir aux communautés, sans préjudice des droits que des particuliers non seigneurs pourraient y avoir acquis par titre ou par possession.

L'art. 18 déclare que jusqu'à ce qu'il ait été prononcé relativement aux arbres plantés sur les grandes routes nationales, nul ne pourra s'approprier lesdits arbres et les abattre; que

leurs fruits seulement, les bois morts, appartiendront aux propriétaires riverains; qu'il en sera de même des émondages quand il sera utile d'en faire : ce qui ne pourra avoir lieu que de l'agrément des corps administratifs, à la charge par ces riverains d'entretenir les arbres et de remplacer les morts.

La question de propriété des arbres plantés par des particuliers sur le bord des routes resta donc indécise; mais les dispositions du droit ancien, confirmées par le Code civil, semblaient devoir la faire résoudre en leur faveur. La justice exigeait qu'il en fût ainsi; néanmoins le pouvoir en disposa autrement.

Le 28 floréal an IV, le directoire exécutif décida que les arbres plantés sur les grandes routes appartenaient à l'état; qu'une plantation aliénée par l'ancien gouvernement, moyennant finance, devait être régie par les décrets rendus sur les domaines engagés, et qu'en ce cas, les concessionnaires n'avaient droit qu'au remboursement de ce qu'ils avaient payé.

La loi du 9 ventose an XIII n'a rien changé à cet égard.

L'art. 3 porte ce qui suit : « Les propriétaires riverains auront la propriété des arbres et de leur produit; ils ne pourront cependant les couper, abattre ou arracher, que sur une

autorisation donnée par l'administration préposée à la conservation des routes, et à la charge du remplacement. »

A la vérité, cette disposition est conçue en termes généraux et semblerait au premier aspect devoir régir toutes les plantations anciennes ou nouvelles; mais en y réfléchissant on demeure convaincu qu'elle ne s'applique qu'aux plantations qui ont été faites depuis sa promulgation.

Après cette loi est intervenu le décret du 16 décembre 1811, dont nous avons déjà parlé plusieurs fois.

Ce décret distingue les plantations faites depuis la loi du 9 ventose an XIII, et celles qui se feront à l'avenir, des plantations antérieures à cette même loi.

Les premières appartiennent aux particuliers qui prouvent les avoir faites.

Quant aux secondes, le même décret fait une sous-distinction.

Lorsque les plantations existent sur le terrain des particuliers, elles sont la propriété de ceux-ci.

Mais elles appartiennent au contraire à l'état, lorsqu'elles existent sur le terrain même de la route ou en dedans des fossés.

Voici au surplus le texte du décret :

Plantations anciennes.

« Art. 86. Tous les arbres plantés avant la publication du présent, sur les routes royales, en dedans des fossés et sur le terrain de la route, sont reconnus appartenir à l'état, excepté ceux qui auront été plantés en vertu de la loi du 9 ventose an XIII.

» Art. 87. Tous les arbres plantés jusqu'à la publication du présent décret, le long desdites routes et sur le terrain des propriétés communales ou particulières, sont reconnus appartenir aux communes ou particuliers propriétaires du terrain. »

Plantations nouvelles.

« Art. 89. Les particuliers et les communes demeureront propriétaires des arbres qu'ils auront plantés. » (Cet article parle des plantations faites en exécution de celui qui le précède, c'est-à-dire de celles postérieures au décret.)

Ce décret, loin de résoudre toutes les difficultés, a fait naître une question très-importante. C'est celle de savoir si cet acte du gouvernement, qui *n'est pas une loi*, pouvait priver de leur propriété les particuliers à qui des titres

formels attribuent celle des arbres plantés sur les grands chemins.

Le décret ne décide point cette question. Il ne porte pas que l'état est propriétaire des arbres plantés sur le terrain de la route, *nonobstant tous titres contraires.* Il ne porte pas non plus : *sauf les droits acquis aux particuliers ou aux communes en vertu de titres valables.*

Il semble donc que la solution de cette question ait été abandonnée aux règles du droit commun établi par le Code civil qui, lors de l'émission du décret, existait depuis plusieurs années et qui porte, comme nous l'avons dit plus haut, que les plantations existant dans le terrain d'autrui appartiennent à celui qui prouve les avoir faites. Ce principe est conforme à l'équité, qui ne permet pas plus à l'état qu'à tout autre de s'enrichir aux dépens d'un particulier qu'il dépouille et qui n'a fait les plantations à ses frais que parce qu'il y a été contraint par les ordonnances, ou autorisé par des actes qui lui en garantissaient la propriété.

Un système contraire serait non-seulement la violation du droit sacré de propriété, mais encore la violation de la règle salutaire qui défend de donner aux lois un effet rétroactif. La propriété des arbres était un *droit acquis* aux particuliers qui les ont plantés ; décider

qu'ils n'en sont pas propriétaires, c'est évidemment faire rétroagir le décret pour commettre une injustice.

Ces vices sont cependant ceux du décret du 16 décembre 1811 ; c'est du moins ce qu'a décidé le conseil d'état qui s'est cru lié par ses termes auxquels nous croyons pourtant, d'après les observations que nous venons de présenter, qu'on aurait pu donner une interprétation moins fiscale.

Voici l'espèce de la décision du conseil d'état :

« Par arrêt du conseil du 23 janvier 1764, le gouvernement concéda à perpétuité au sieur Vanzeler, maintenant représenté par le sieur Flamen, les droits de planter les chemins royaux de Vimarkart à Armentières, d'Armentières au bac du Crot, etc., à la charge de payer au domaine une redevance annuelle de 100 fr., et d'entretenir les plantations en bon état. »

On lui imposa en outre la condition de racheter des propriétaires riverains et des seigneurs voyers, les arbres qu'ils avaient indûment plantés sur partie des routes comprises dans sa concession.

En exécution de cet arrêt, le sieur Vanzeler fit planter les parties des routes qui lui étaient concédées, et sur lesquelles aucun des pro-

priétaires riverains et justiciers ne l'avait encore fait; il traita même avec quelques-uns du rachat de leurs arbres, mais il éprouva une foule de difficultés de la part du plus grand nombre des autres.

Depuis quinze ans il acquittait avec exactitude la redevance de 100 fr., prix de sa concession.

Dans les premiers jours de 1790, et avant qu'aucune loi n'eût statué sur le sort des plantations faites sur les routes royales et autres, le département du Nord fit défense au sieur Flamen de disposer des arbres par lui plantés en vertu de sa concession.

Le sieur Flamen adressa à son excellence le ministre des finances ses réclamations contre cette défense, et demanda à être maintenu dans l'effet de sa concession.

Cette demande fut ajournée.

La loi du 28 août 1792 interdit à qui que ce fût le droit de s'approprier des arbres plantés sur les routes.

L'arrêté du directoire, du 23 floréal an IV, déclarait que le droit de plantation sur les grandes routes, aliéné moyennant finance par l'ancien gouvernement, devait être régi par les décrets rendus sur les domaines engagés, et qu'en ce cas, les concessionnaires n'avaient

droit qu'au remboursement de la finance qu'ils avaient payée.

Le décret du 16 décembre 1811, sur la classification des routes, ayant paru au sieur Flamen établir ce principe, que les plantions faites dans les routes devaient appartenir à l'état, il s'est de nouveau adressé à M. le préfet du département du Nord, pour demander non plus la pleine et entière réintégration dans la concession, ce qui eût semblé contrarier les dispositions du décret, mais seulement à être conservé dans la propriété des arbres qu'il avait plantés ou achetés des propriétaires riverains, aux offres d'acquitter tous les arrérages échus de la redevance de 100 fr., dont il était débiteur, pour raison de cette concession, avec les intérêts de cette redevance, à partir de chaque échéance; même de faire le rachat de cette redevance, en remboursant le capital.

Cette demande fut renvoyée au ministre de l'intérieur, qui, le 28 septembre 1812, décida que les dispositions du décret du 16 décembre 1811, contenant règlement sur les routes, ne permettaient pas d'admettre la réclamation du sieur Flamen.

Le sieur Flamen s'est pourvu contre cette décision.

Pour moyens, il a dit que les arbres qu'il

réclamait étaient plantés sur le bord intérieur des fossés des routes, que les propriétaires riverains n'y avaient aucun droit; que les arbres appartenaient incontestablement à l'état, aux droits duquel il se trouvait; qu'on ne pourrait, sans injustice, l'en dépouiller, pour les attribuer, soit aux propriétaires riverains, qui n'y ont pas de droit, soit à l'état, qui en a fait la propriété particulière de lui Flamen; qu'il jouissait de ce droit en vertu d'un titre légitime et émané de l'autorité souveraine; que c'est en vertu de ce titre, et pour obéir aux obligations qu'il lui imposait, que lui ou ses auteurs ont planté et entretenu à grands frais, ou racheté par d'immenses sacrifices, les arbres dont il réclame aujourd'hui la propriété.

Que la présomption qui attribue au propriétaire du sol les plantations faites sur son terrain, n'était qu'une présomption ordinaire, contre laquelle on ne pouvait refuser la preuve contraire, résultant des titres particuliers qui lui en attribuent la propriété.

Sur ce, intervint, le 29 mai 1813, une décision ainsi conçue :

« Considérant qu'aux termes de l'art. 86 de notre décret du 16 décembre 1811, *tous les arbres plantés sur le terrain des routes sont déclarés appartenir à l'état, excepté ceux qui*

auraient été plantés en exécution de la loi du 9 ventose an 13;

» Notre conseil d'état entendu, nous avons décrété et décrétons ce qui suit:

» Les arbres réclamés par le sieur Flamen, qui sont plantés sur le sol des routes, sont reconnus appartenir à l'état. »

Comme on le voit, cet arrêt du conseil, ou décret, est positif; mais, malgré tout le respect que nous professons pour le conseil d'état, nous nous sommes élevé dans nos précédentes éditions contre la doctrine qu'il a consacrée. Nous avons fait remarquer qu'on n'y trouvait aucun motif propre à opérer la conviction, et que le conseil d'état s'était borné à une pure pétition de principe en décidant la question par la question elle-même.

Nous n'avons pas été les seuls à nous récrier contre cette jurisprudence; elle a excité des réclamations sans nombre, auxquelles le gouvernement a fait droit en présentant et faisant adopter, dans la session de 1825, la loi du 12 mai de cette année, dont l'art. 1er reconnaît appartenir aux particuliers les arbres existant sur le sol des routes royales et départementales, et que ces particuliers justifieraient avoir légitimement acquis à titre onéreux ou avoir planté à leur frais en exécution des an-

ciens règlemens. Toutefois ces arbres ne peuvent être abattus que lorsqu'ils donnent des signes de dépérissement, et sur une autorisation de l'administration. La permission est également nécessaire pour en opérer l'élagage.

Ainsi, ceux qui ont fait des plantations ou qui ont acheté des plantations faites par des tiers ou par l'état, sur le sol de la route, sont bien fondés à en réclamer la propriété; mais déjà une foule de réclamations de cette nature ont été rejetées par cela seul que les termes du décret étaient absolus. Une telle décision formerait-elle aujourd'hui une fin de non recevoir contre une nouvelle demande? Nous ne le croyons pas; la loi du 12 mai 1825 a eu précisément pour but de maintenir les titres en vertu desquels des particuliers étaient devenus propriétaires des arbres avant le décret de 1811. Or ces titres n'ont pas fait l'objet de l'examen de l'autorité; ils n'ont pas été appréciés par elle; il n'y a pas à cet égard force de chose jugée. Il y aurait plus de difficulté dans le cas où les arbres auraient été vendus par l'état sous l'empire du décret de 1811, sur la foi de l'interprétation faite en sa faveur. Cependant, à ne consulter que l'équité et les principes généraux du droit, nous croyons que les particuliers peuvent réclamer le prix de la vente

des arbres, soit de l'état s'il l'a encaissé, soit des acquéreurs qui n'auraient pas encore payé.

La loi du 12 mai 1825 n'est, suivant nous, qu'interprétative du décret de 1811, et déclarative du sens dans lequel il doit être entendu. L'état peut d'autant moins invoquer ce décret, qu'il est son propre ouvrage, et que personne ne peut se faire un titre, ni s'emparer de la propriété d'autrui. Tout ce qu'on peut faire, c'est de l'assimiler à un tiers détenteur de bonne foi qui fait les fruits siens, et de ne pas répéter le produit des élagages.

Les mêmes règles s'appliqueraient aux arbres existans sur les chemins vicinaux, qui, avant ou après le décret de 1811, auraient été élevés au rang des routes royales ou départementales. Ces arbres appartiendraient aux communes ou aux particuliers qui les auraient plantés. Il en serait de même, à plus forte raison, des chemins qui ne seraient déclarés routes royales ou départementales que depuis la loi du 12 mai 1825.

On a remarqué, dans ce chapitre, que les seigneurs étaient autorisés à planter sur le terrain des riverains, faute par ceux-ci d'effectuer eux-mêmes les plantations, et qu'alors ils étaient propriétaires. Cette propriété a-t-elle survécu à la loi abolitive du régime féodal?

Nous ne le croyons pas. Le droit de planter n'était conféré aux seigneurs qu'attendu leur qualité et le droit de voirie qui en résultait. C'était un droit féodal. L'abolition de la féodalité date du 4 août 1789. Nous puisons un argument par analogie dans l'art. 14 de cette dernière loi, qui refuse aux seigneurs les arbres par eux plantés sur les chemins, rues et places publiques, et dans toutes les propriétés appartenant aux communes. Cependant, si, avant la promulgation de cette loi, le seigneur avait vendu ces arbres, la vente devrait être maintenue, aux termes des art. 8 et 9 de la loi du 20 avril 1791, et des art. 3 et 4 de celle du 28 août 1792.

Nous avons vu aussi que la largeur des chemins devait être terminée par des fossés, haies, berges, talus ou de toute autre manière. Il y a en effet un certain nombre de routes qui sont terminées par des haies. Les principes que nous avons établis relativement à la propriété des fossés, nous paraissent devoir s'appliquer dans toute leur plénitude à celle des haies. Une partie de la route de Paris à Versailles, et notamment celle située entre la barrière de Passy et le chemin d'Auteuil, est bordée de haies dans l'intérieur desquelles il existe de très-beaux arbres qui font avenues. Ces haies et ces

arbres appartiennent incontestablement à l'état ; ils sont placés sur les bords de la route qui est plus élevée que les héritages riverains, et les propriétaires de ces héritages reconnaissent si bien qu'ils n'y ont aucun droit, qu'ils les ont séparés de ces haies par des grillages en bois, quoiqu'ils n'en eussent pas besoin pour être clos.

CHAPITRE VI.

De la police des chemins.

Autrefois la police des grands chemins était dans les attributions des trésoriers de France.

On nommait ainsi des magistrats attachés aux juridictions, appelées bureaux des finances, qui avaient été établies particulièrement dans chaque généralité pour connaître des affaires concernant le domaine du roi.

Ces magistrats ont été appelés trésoriers, parce qu'au commencement de la monarchie, toute la richesse de nos rois ne consistait que dans leur domaine, qu'on appelait trésor du roi, dont ces officiers avaient la garde et la direction.

Les attributions des trésoriers de France étaient tout à la fois administratives et judiciaires. Ils ordonnaient les travaux des ponts et chaussées et autres ouvrages d'utilité publique, et leurs ordonnances ou réglemens avaient une force législative. Plusieurs furent même approuvés par le roi; mais cette approbation n'était pas essentielle. Ils prononçaient aussi comme juges sur les difficultés qui s'élevaient en cette partie de leurs fonctions, sauf l'appel au conseil d'état.

Les bureaux de finances ont été supprimés par la loi du 27 septembre 1790, et cette suppression a nécessité de nouvelles mesures pour déterminer les attributions des différentes autorités en matière de voirie.

Une distinction a été faite entre *le pouvoir d'ordonner* et celui *de punir*. Le premier, appelé *police d'administration*, a été attribué aux administrations de département; le second, appelé *police de conservation*, l'a été aux tribunaux. C'est le sens de l'art. 6 de la loi citée: « L'administration, en matière de voirie, appartiendra aux corps administratifs, et la police de conservation, tant pour les grandes routes que pour les chemins vicinaux, aux juges de district. »

Différentes lois postérieures ont changé cette

compétence ; mais la distinction de la police des routes en pouvoir *d'ordonner* et pouvoir *de punir*, est fondamentale, et doit être maintenue.

Une loi du 31 septembre 1790 a créé une administration centrale des ponts et chaussées, qui est chargée de l'examen de tous les projets généraux de routes, d'ouvrages d'art en dépendant, de ceux de canaux de navigation, construction, entretien et réparation des ports de commerce.

La loi du 6 août 1791 met l'administration centrale des ponts et chaussées dans la main et sous la responsabilité du ministre de l'intérieur, et réorganise l'assemblée centrale, dont le ministre est président.

Elle porte, art. 5 :

« Il y aura un ingénieur en chef par département, et autant d'ingénieurs ordinaires qu'en demanderont les administrations centrales. »

L'administration des ponts et chaussées a maintenant pour chef un directeur général pris dans le sein du conseil d'état, et créé par un arrêté des consuls du 5 nivose an VIII.

Ceux qui désireront avoir des connaissances plus étendues sur l'organisation du corps royal des ponts et chaussées, pourront consulter, outre les lois que nous venons de citer, le dé-

cret du 7 fructidor an XII, celui du 20 février 1812, et l'ordonnance royale du 2 septembre 1815.

Le pouvoir d'ordonner, qui, par la loi du 7 septembre 1790, a été attribué, en matière de voirie, aux corps administratifs, leur est maintenu par la législation nouvelle; mais celui de punir, qui par la même loi avait été conféré aux tribunaux, a été transféré aux conseils de préfecture, ainsi que nous l'expliquerons ailleurs avec plus de détails.

Il résulte de là que les préfets peuvent prendre toutes les mesures, faire tous les règlemens nécessaires pour l'exécution des lois relatives à la conservation des routes, des arbres, haies et fossés qui les bordent, et généralement pour tout ce qui concerne la police des routes.

Nous allons présenter l'analyse de la législation ancienne sur la police des chemins. Quant à la nouvelle, on la trouvera dans les chapitres suivans.

Un édit du mois de décembre 1607 prescrit au grand voyer de faire enlever tout ce qui pourrait encombrer les chemins, et en cas d'opposition des particuliers auteurs de la contravention, de les faire condamner à l'amende de 10 livres au plus.

Une ordonnance des trésoriers de France de

la généralité de Paris, du 17 mai 1686, prescrit aux riverains de relever les fossés tous les ans au 1er octobre, sous peine de 100 livres d'amende.

Un arrêt du conseil du 26 mai 1705 prescrit l'alignement des chemins, accorde un dédommagement aux riverains dont on prendra les héritages, ordonne l'établissement de fossés, défend de planter, si ce n'est sur les terres riveraines et à trois pieds de distance des fossés, à peine de 10 livres d'amende contre les contrevenans; enjoint aux trésoriers de France de tenir la main à l'exécution dudit arrêt, et de rendre toutes les ordonnances nécessaires, lesquelles étaient exécutoires, nonobstant et sans préjudice de l'appel.

L'arrêt du conseil du 3 mai 1720, art. 8, défend à toutes personnes de rompre, couper ou abattre les arbres plantés le long des routes, à peine, pour la première fois, de 60 livres d'amende, applicables, un tiers au propriétaire, l'autre à l'hôpital plus prochain du lieu où le délit aura été commis, et le dernier tiers au dénonciateur, et pour la récidive, à peine du fouet.

Un autre arrêt du conseil du 17 juin 1721 fait défense à tous particuliers, même à tous seigneurs, sous prétexte du droit de justice ou

voirie, de troubler les entrepreneurs dans leurs travaux, combler les fossés et labourer ou faire labourer en dedans la largeur bornée par lesdits fossés, d'y mettre aucun fumier, décombre ou autres immondices, soit en pleine campagne ou dans les villes, bourgs et villages où passent lesdites chaussées; d'y faire aucunes fouilles ni de planter des arbres ni haies vives, sinon à six pieds de distance des fossés séparant le chemin de leurs héritages, et à cinq toises du pavé où il ne se trouvera pas encore de fossés faits, le tout à peine d'amende contre les contrevenans, même de confiscation des fumiers, chevaux et équipages.

Une ordonnance du bureau des finances de Paris du 29 mars 1754, art. 3, défend expressément à toutes personnes, même à tous seigneurs, sous prétexte du droit de justice ou de voirie, de faire aucune translation de chemin, sinon en vertu d'ordonnances rendues sur procès-verbaux constatant l'utilité ou les inconvéniens de ces translations, le tout sous peine de réparation des dommages et de 50 l. d'amende, suivant les règlemens des 26 mai 1705, 17 juin 1721 et 4 août 1731. (Cette disposition a été renouvelée textuellement par l'art. 2 de l'ordonnance du même bureau des finances du 17 juillet 1781.)

L'art. 4 défend de construire ou reconstruire soit en entier, soit en partie, aucun bâtiment le long des rues, grandes routes ou autres grands chemins, sans avoir pris alignement, ni de poser échoppes ou choses saillantes sans en avoir obtenu la permission, à peine, contre les particuliers contrevenans, de 300 livres d'amende, de démolition des ouvrages faits et de confiscation des matériaux, et contre les maçons, charpentiers et ouvriers, de pareille amende, et même de plus grande peine en cas de récidive.

L'art. 6 enjoint à tous propriétaires de maisons ou héritages de la banlieue de Paris et des bourgs et villages de cette généralité, de réparer et entretenir chacun en droit soi les revers de pavé et les accotemens de chaussées faits entre leurs maisons ou héritages et la chaussée du milieu, combler les trous qui s'y trouvent, de manière que les eaux n'y puissent séjourner, suivant les pentes qui devaient leur être désignées par un état signé de l'un des commissaires des ponts et chaussées, et défend en outre à tous les propriétaires dont les héritages sont plus bas que le chemin, et en reçoivent les eaux, d'en interrompre le cours soit par l'exhaussement, soit par la clôture de leur terrain; leur enjoint de rendre libre le passage

des eaux qu'ils auraient intercepté, si mieux ils n'aiment construire et entretenir à leurs dépens les aqueducs, gargouilles et fossés nécessaires à cet usage ; le tout sous peine de 50 liv. d'amende, et d'y être mis des ouvriers à leurs frais et dépens, suivant les ordonnances des 3 février 1741 et 22 juin 1751. (Ces dispositions sont textuellement reproduites par l'ordonnance du 17 juillet 1781, art. 8.)

L'art. 10 porte « que les carrières de pierres de taille, moëllons, glaises, marne et autres, ne pourront être ouvertes qu'à trente toises de distance du pied des arbres plantés le long des routes et grands chemins, et à trente-deux toises du bord ou extrémité de la largeur des chemins non plantés d'arbres, conformément au règlement du 14 mars 1741. » Il défend en outre d'en ouvrir aucune à moins de distance, sans une permission expresse et par écrit des commissaires du pavé de Paris et des ponts et chaussées, chacun dans leur département, dans le cas où il sera constaté n'en pouvoir résulter aucun inconvénient. Elle défend encore de pousser les rameaux ou rues des carrières du côté des chemins, le tout sous peine de 300 l. d'amende. (Cette disposition est reproduite en son entier par l'art. 15 de l'ordonnance de 1781.)

Les autres dispositions de cette ordonnance renouvellent celles de l'arrêt du conseil du 3 mai 1720 ; cette ordonnance est elle-même textuellement reproduite par une autre du même bureau des finances du 30 avril 1772.

Les dispositions relatives à la nécessité d'un alignement pour construire et réparer des bâtimens le long des routes, ont été reproduites par un arrêt du conseil du 27 février 1765 qu'il importe de transcrire ici textuellement, parce qu'il reçoit une fréquente application :

« Les alignemens pour construction ou reconstruction de maisons, édifices ou bâtimens généralement quelconques en tout ou en partie *étant le long et joignant les routes, soit dans les traverses des villes, bourgs et villages, soit en pleine campagne*, ainsi que les permissions pour toute espèce d'ouvrages aux faces desdites maisons, édifices et bâtimens, et pour établissemens d'échoppes ou choses saillantes le long desdites routes, ne pourront être donnés en aucun cas que par les trésoriers de France....., le tout sans frais et en se conformant par eux aux plans levés et arrêtés par les ordres de sa majesté, qui sont ou seront déposés par la suite au greffe du bureau des finances de leur généralité.

» Fait sa majesté défenses à tous particu-

liers, propriétaires ou autres, de construire, reconstruire ou réparer aucuns édifices, poser échoppes ou choses saillantes le long desdites routes sans en avoir obtenu les alignemens ou permissions desdits trésoriers de France, à peine de démolition desdits ouvrages, confiscation des matériaux, et de 300 fr. d'amende, et contre les maçons, charpentiers et ouvriers, de pareille amende, et même de plus grande peine encore, en cas de récidive.

» Fait pareillement défenses à tous autres, sous quelque prétexte et à quelque titre que ce soit, de donner les alignemens et permissions, à peine de répondre, en leur propre et privé nom, des condamnations prononcées contre les particuliers, propriétaires, locataires et ouvriers qui seront, en cas de contravention, poursuivis à la requête des procureurs de sa majesté auxdits tribunaux des finances, et punis suivant l'exigence des cas. » (Cette disposition a été textuellement renouvelée par l'art. 3 de l'ordonnance du bureau des finances du 17 juillet 1781.)

Comme nous l'avons déjà fait remarquer, les trésoriers de France ont été supprimés, et l'administration, en matière de grande voirie, ayant été par suite transférée aux corps administratifs par la loi sur l'organisation judiciaire

du 24 août 1790, il en résulte que c'est aux préfets à donner les alignemens exigés par l'arrêt du conseil ci-devant transcrit. C'est au préfet de la Seine à donner les alignemens dans les rues et places de Paris.

Une ordonnance du bureau des finances de Paris du 18 juin 1765 renouvelle les dispositions de l'arrêt du conseil du 27 février précédent; elle défend en outre à tous ouvriers et particuliers de déposer aucuns gravois, charrettes, ustensiles de leurs métiers et généralement tout ce qui peut former obstacle au passage public le long des routes, soit en pleine campagne, soit dans les traverses des villes, bourgs ou villages, même d'en laisser séjourner qui auraient été déposés au droit de leurs maisons ou héritages, à peine d'en répondre en leur propre et privé nom; fait pareillement défenses à tous laboureurs, pâtres, bergers, conducteurs de bestiaux et à tous autres, d'endommager les arbres et les haies plantés par ordre du roi, combler les fossés, abattre les berges et les talus étant le long des routes par labour, fouilles ou autrement, et à cet effet défend de pousser les labours jusqu'aux pieds et pourtour desdits arbres et haies aux bords desdits fossés, berges et talus, d'y planter ou ensemencer, sous les peines de 50 livres d'a-

mende, et de répondre du tort qui pourrait en résulter pour lesdits arbres et haies, et de refaire à leurs frais les berges, talus et fossés. (Ces dispositions ont été renouvelées par les art. 7 et 9 de l'ordonnance du 17 juillet 1781.)

Un arrêt du conseil du 7 septembre 1755 ordonne l'exécution des arrêts des 3 octobre 1667, 3 décembre 1672 et 22 juin 1706. Il autorise en conséquence les entrepreneurs des ouvrages relatifs aux chemins du royaume à prendre pour l'exécution de leurs travaux les matériaux nécessaires dans tous les lieux non clos à eux indiqués par les devis et adjudication desdits ouvrages; défend de les troubler, sauf à se pourvoir contre eux en dédommagement, tant pour l'extraction des matériaux que pour les dégâts qui en seraient résultés. (Ces dispositions sont renouvelées par l'art. 14 de l'ordonnance de 1781.)

Les entrepreneurs ne peuvent employer les matériaux extraits qu'à la confection des ouvrages dont ils sont chargés, à peine de tous dommages-intérêts envers les propriétaires, et même de punition exemplaire. Il leur est en outre ordonné de rejéter à leurs frais, dans les fouilles et ouvertures qu'ils auront faites, les terres et décombres qui en seront provenues. Si les matériaux indiqués par les devis n'étaient

pas jugés convenables, il n'en pourrait être extrait en d'autres lieux que sur une indication signée des ingénieurs. Du reste, les ingénieurs doivent indiquer, autant que possible, les lieux où l'extraction cause le moins de dommage. Ils doivent aussi, autant que faire se peut, excepter les bois.

Une ordonnance du bureau des finances de Paris, du 2 août 1774, défend à toutes personnes d'enlever les pavés des rues, chemins ou ateliers, le sable ou autres matériaux destinés aux ouvrages publics ou mis en œuvre, sous peine du carcan pour la première fois, et des galères en cas de récidive. Elle punit de 1,000 livres d'amende les acheteurs ou receleurs de ces matériaux. Elle défend d'injurier les paveurs et ouvriers, de les troubler dans leurs ateliers ou sur les routes, d'arracher les pieux, barrières établis pour la sûreté de leurs ouvrages, d'endommager leurs bâtardeaux, d'entreprendre d'y passer avec voitures, à peine de 300 livres d'amende, et de plus forte si le cas y échéait, conformément aux ordonnances des 14 février 1670, 29 mars 1754 et 30 avril 1772. Elle défend enfin de faire aucune ouverture ou tranchée sur les routes pour quelque cause que ce puisse être, sans en avoir obtenu la permission des trésoriers de France, à peine

de 100 livres d'amende. (Ces dispositions ont été reproduites par l'art. 13 de l'ordonnance de 1781.)

Une autre ordonnance du même jour, et émanée du même bureau des finances, défend de déplacer, détruire ou endommager les bornes milliaires, ainsi que les buttes et pavés qui les protègent, les bornes plantées sur les accotemens des chaussées, celles qui défendent les parapets des ponts et quais, à peine d'amende pour la première fois, et de condamnation corporelle en cas de récidive, conformément aux règlemens. Cette ordonnance défend d'attacher aux arbres plantés le long des grands chemins aucuns cordages, pour quelque cause que ce soit, et de rien étaler sur les haies, à peine de 50 livres d'amende et de confiscation des objets. Elle réitère la défense de casser, écorcer et endommager les arbres; enfin elle défend aux propriétaires et adjudicataires de ces arbres de les laisser séjourner sur les grands chemins, leurs accotemens et fossés, à peine d'amende, même contre les ouvriers, et de confiscation des bois en cas de récidive.

Toutes ces dispositions ont été reproduites par l'ordonnance du 17 juillet 1781, art. 7, qui prononce une peine particulière de 500 liv. d'amende contre tous ceux qui auront arraché,

coupé ou écorché, ou cerné clandestinement les arbres entre deux terres.

CHAPITRE VII.

Du contentieux en matière de chemins.

La loi du 28 pluviose an VIII, tit. 2, art. 4, attribue aux conseils de préfecture le jugement *des difficultés qui s'élèvent en matière de grande voirie.*

Les termes vagues de cette loi devaient faire naître bien des doutes sur son application.

Mais une loi du 29 floréal an X les a fait disparaître en grande partie, en précisant les cas dans lesquels l'autorité administrative était appelée à prononcer.

Cette loi est ainsi conçue :

« Art. 1er. Les contraventions en matière de grande voirie, telles qu'anticipations, dépôt de fumier ou d'autres objets, et toutes espèces de détériorations commises sur les grandes routes, sur les arbres qui les bordent, sur les fossés, ouvrages d'art et matériaux destinés à

leur entretien, sur les canaux, fleuves et rivières navigables, leurs chemins de halage, francs-bords, fossés et ouvrages d'art, seront constatées, réprimées et poursuivies par voie administrative.

» Art. 2. Les contraventions seront constatées concurremment par les maires ou adjoints, les ingénieurs des ponts et chaussées, leurs conducteurs, les agens de la navigation, les commissaires de police et par la gendarmerie : à cet effet, ceux des fonctionnaires publics ci-dessus désignés qui n'ont pas prêté serment en justice le prêteront devant le préfet.

» Art. 3. Les procès-verbaux sur les contraventions seront adressés au sous-préfet, qui ordonnera, par provision et sauf le recours au préfet, ce que de droit pour faire cesser les dommages.

» Art. 4. Il sera statué définitivement en conseil de préfecture : les arrêtés seront exécutés sans visa ni mandement des tribunaux, nonobstant et sauf tout recours ; et les individus condamnés seront contraints par l'envoi de garnisaires et saisie de meubles, en vertu desdits arrêtés, qui seront exécutoires et emporteront hypothèque. »

Le décret du 16 décembre 1811 contient sur le même objet plusieurs dispositions qui con-

firment ou étendent celles de la loi ci-dessus transcrite.

Voici les principales :

« Art. 57. Les préfets, sous-préfets et maires sont chargés d'exercer une surveillance spéciale sur le bon état des routes de leurs départemens, arrondissemens et communes.

» Art. 70. Les ingénieurs en chef et ordinaires sont spécialement chargés de diriger par eux-mêmes et par les conducteurs sous leurs ordres l'exécution de l'emploi des matériaux et autres travaux de l'entretien des routes par les cantonniers.

» Art. 106. La conservation des plantations des routes est confiée à la surveillance et à la garde spéciale des cantonniers, gardes-champêtres, gendarmes, agens et commissaires de police, et des maires, chargés par les lois de veiller à l'exécution des règlemens de grande voirie.

» Art. 112. A dater de la publication du présent décret, les cantonniers, gendarmes, gardes-champêtres, conducteurs des ponts et chaussées, et autres agens appelés à la surveillance de la police des routes, pourront affirmer leurs procès-verbaux de contravention ou de délit devant le maire ou l'adjoint du lieu.

» Art. 113. Ces procès-verbaux seront adres-

sés au sous-préfet, qui ordonnera sur-le-champ, aux termes des art. 3 et 4 de la loi du 29 floréal an X, la réparation des délits par les délinquans ou à leur charge, *s'il s'agit de dégradations, dépôts de fumiers, immondices ou autres substances*, et en rendra compte au préfet, en lui adressant les procès-verbaux.

» Art. 114. Il sera statué sans délai, par les conseils de préfecture, tant sur les oppositions qui auraient été formées par les délinquans que sur les amendes encourues par eux, nonobstant la réparation du dommage.

» Seront en outre renvoyés à la connaissance des tribunaux les violences, vols de matériaux, voies de fait, ou réparations de dommages réclamés par des particuliers. »

Le contentieux en matière de chemins se partage entre l'autorité administrative et les tribunaux. Nous allons expliquer leurs différentes attributions dans les sections suivantes.

SECTION PREMIÈRE.

Compétence de l'autorité administrative.

Cette compétence se subdivise en deux parties.

1° Celle du ministre de l'intérieur, du directeur général des ponts et chaussées, des préfets et sous-préfets ;

2° Celle des conseils de préfecture.

§ Ier.

Compétence du ministre de l'intérieur, du directeur général des ponts et chaussées, des préfets, sous-préfets et maires.

L'art. 43 du décret du 16 décembre 1811 porte que tout défaut d'accomplissement dûment constaté, de la part du cantonnier, de l'une des obligations qui lui auront été imposées par le cahier des charges, entraînera la résiliation de son bail.

Suivant l'art. 45, la résiliation doit être prononcée par le préfet et approuvée par le ministre de l'intérieur, sur l'avis du directeur général des ponts et chaussées.

D'après l'art. 46, toutes plaintes ou réclamations contre les adjudicataires ou résiliations des baux de l'entretien des cantons de

route, doivent être adressées au directeur des ponts et chaussées pour y être prononcées sur son rapport par le ministre de l'intérieur.

C'est au conseil des ponts et chaussées, sous la direction du directeur général et du ministre de l'intérieur, et non aux conseils de préfecture, qu'il appartient de décider jusqu'à quel point l'entrepreneur de l'entretien d'une route est, après résiliation de son bail, responsable des dépenses nécessaires pour rétablir la route dans un bon état de viabilité.

L'entrepreneur doit être à l'abri de toute recherche quand ses travaux ont été acceptés et qu'il en a été payé sans réclamation.

Arrêt du conseil du 7 novembre 1814. (Sirey, *Jurisprudence du conseil d'état*, t. III, pag. 36.)

Lorsque les approvisionnemens destinés aux travaux des routes ne sont pas faits à l'époque indiquée, ou sont de mauvaise qualité, le sous-préfet peut ordonner que les travaux seront exécutés aux frais des cantonniers; mais il doit rendre compte de sa décision au préfet.

L'art. 3 de la loi du 29 floréal an X donne aux sous-préfets le pouvoir de prescrire des mesures provisoires pour faire cesser les encombremens ou les dommages commis sur les routes.

Ces termes sont généraux et embrassent indistinctement tous les cas, toutes les contraventions ; ils s'appliquent 1° aux anticipations ; 2° aux dégradations ; 3° aux dépôts de fumiers ou immondices et autres substances. Mais l'article 113 du décret du 16 décembre 1811 n'est-il pas conçu en termes moins généraux? n'apporte-t-il pas quelque limitation à l'art. 3 de la loi du 29 floréal an X? ne borne-t-il pas le pouvoir des sous-préfets à prescrire des mesures dans ces deux derniers cas, c'est-à-dire lorsqu'il s'agit de dépôts de fumiers et autres substances, et de dégradations? Nous penchons vers l'affirmative. Il nous semble que la loi a voulu restreindre le pouvoir des sous-préfets, et ne les autoriser à prendre des mesures provisoires que dans les cas où il n'en résulterait pas un dommage irréparable en définitive. Ainsi, un particulier dégrade la route, y fait une excavation, en extrait des terres ou des pierres, ou y fait un dépôt d'objets quelconques qui en diminuent la viabilité, bien certainement le sous-préfet devra ordonner le rétablissement de la route ; mais s'il s'agit d'une anticipation que le sous-préfet prétend avoir été faite sur la route par la construction d'une maison, il nous semble qu'il ne pourra ordonner provisoirement la démolition de la maison.

En effet, l'art. 113, au lieu de renvoyer purement et simplement à la loi de l'an X, et d'en ordonner l'exécution, dispose que le sous-préfet ordonnera sur-le-champ, aux termes des art. 3 et 4 de la loi du 29 floréal an X, *la réparation des délits par les délinquans ou à leur charge, s'il s'agit de dégradations, dépôts de fumiers, immondices ou autres substances.* Tout cela s'applique aux maires en cas d'urgence. (Voy. *Rég. des Eaux*, t. Ier, p. 194.)

Remarquons, d'ailleurs, que les délinquans ont le droit d'attaquer devant le préfet la mesure provisoire prescrite par le sous-préfet et le maire, mais que leur décision doit s'exécuter sans attendre que le préfet ait statué.

Quoique la loi de floréal an X et le décret du 16 décembre 1811 semblent n'attribuer qu'au sous-préfet le pouvoir de prendre des mesures provisoires, il nous paraît évident que le préfet a, *à fortiori*, le même pouvoir, puisqu'il est administrateur d'un degré plus élevé, et que le sous-préfet ne fait que le remplacer dans les arrondissemens. Cela est si vrai, que, dans l'arrondissement du chef-lieu de la préfecture, il remplit seul toutes les fonctions administratives, et peut, par conséquent, y prendre toutes les mesures de voirie dont nous avons reconnu le pouvoir aux sous-préfets.

Il est manifeste qu'on ne pouvait considérer comme une mesure d'administration le fait de concéder à un particulier une portion de route abandonnée, qui, en cette qualité, est assimilée aux terrains vagues dépendant du domaine de l'état, et dont la concession ne peut avoir lieu qu'en vertu d'un acte de l'autorité souveraine revêtu des formalités prescrites par les lois. (Arrêt du conseil du 7 avril 1813, n° 1451.)

Le sous-préfet, le préfet ni le conseil de préfecture ne le pourraient pas davantage dans le cas où l'abandon d'une portion de route aurait pour but d'indemniser un particulier dont la propriété aurait été prise pour la formation d'une nouvelle route, si l'état avait acquis par prescription la propriété de son terrain; c'est ce qui a été décidé par son ordonnance du 27 juillet 1814, insérée au *Bulletin des Lois:*

« Louis, par la grâce de Dieu, roi de France et de Navarre;

» Vu l'arrêté du conseil de préfecture du département de l'Orne du 29 mars 1814, portant que, pour tenir lieu au sieur Jacques Portier de l'indemnité qui lui est due pour le terrain cédé par le sieur Louis-Jacques Portier, son père, il y a environ quarante ans, pour la construction de la route aujourd'hui départemen-

tale de Verneuil à Granville, il lui est concédé le terrain de l'ancienne route;

» Considérant que la jouissance non interrompue de l'état, depuis l'époque de la construction de la nouvelle route jusqu'à ce jour, constitue une prescription réelle, aux termes de l'art. 2262 du Code civil;

» Que les lois des 23 prairial an III, 23 messidor an V, 24 frimaire an VI, et un décret du 25 février 1808, ont prononcé la déchéance des créances de la nature de celle dont le sieur Portier réclame le paiement;

» Que conséquemment l'arrêté précité est en opposition formelle avec les lois et les principes sur la matière;

» Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,

» Notre conseil d'état entendu,

» Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

» Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département de l'Orne, du 29 mars 1814, est annulé comme contraire aux lois.

» Art. 2. Notre ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au *Bulletin des Lois*. »

§ II.

Compétence des conseils de préfecture.

La loi du 29 floréal an X, et le décret du 16 décembre 1811, confèrent aux conseils de préfecture le pouvoir de statuer définitivement sur les contraventions en matière de grande voirie ; car les arrêtés des préfets et sous-préfets ne constituent que des mesures purement provisoires ; ces magistrats ne sont qu'administrateurs, ils ne sont pas juges et ne peuvent, par conséquent, prononcer aucune amende, aucune peine proprement dite, mais seulement la réparation du dommage et le rétablissement de la route dans son premier état.

Ces deux lois ne sont pas les seules qui règlent le pouvoir des conseils de préfecture en matière de grands chemins ; et leur compétence n'est pas restreinte aux cas qu'elles spécifient, elle s'étend encore à d'autres objets réglés par l'arrêt du conseil du 27 février 1765, et par la loi du 28 pluviose an VIII.

Ainsi, les lois des 29 floréal an X, et 16 décembre 1811, ne parlent que :

Des anticipations,

Des dépôts de fumiers ou d'autres objets,

Et de toutes espèces de détériorations commises sur les grandes routes, sur les arbres

qui les bordent, sur les fossés, ouvrages d'art ou matériaux destinés à leur entretien, sur les chemins de halage destinés au service de la navigation.

Mais l'arrêt du conseil du 27 février 1765 prononce une peine contre ceux qui construisent, reconstruisent ou réparent des bâtimens le long des routes, sans avoir préalablement obtenu un alignement ou autorisation. Ainsi la peine est encourue pour le seul défaut d'autorisation, et lors même qu'aucune anticipation n'y serait jointe.

On pourrait élever la question de savoir si les conseils de préfecture ont le pouvoir de prononcer sur la contravention qui consiste dans la construction ou réparation sans autorisation préalable, puisque la loi du 29 floréal an X ne parle que d'anticipations.

Mais on répondrait que la loi du 28 pluviose an VIII attribue aux conseils de préfecture la décision des difficultés élevées en matière de grande voirie, sans distinction; et qu'autrefois l'application de l'arrêt du conseil du 27 février 1765 appartenait aux trésoriers de France, que ces conseils ont remplacé.

Cette même loi du 28 pluviose an VIII confère encore aux conseils de préfecture le pouvoir de prononcer :

Sur les difficultés qui pourraient s'élever entre les entrepreneurs de travaux publics et l'administration, concernant le sens ou l'exécution des clauses de leurs marchés (nous ne nous en occuperons pas, parce qu'elles sont étrangères à l'objet de cet ouvrage);

Sur les réclamations des particuliers qui se plaignent de torts et dommages procédant du fait personnel des entrepreneurs et non du fait de l'administration;

Sur les demandes et contestations concernant les indemnités dues aux particuliers, à raison des terrains pris ou fouillés par les entrepreneurs ou leurs préposés, pour la confection des chemins, canaux et autres ouvrages publics.

Pour procéder avec ordre, nous consacrerons un article au développement de chacune des différentes règles de compétence ci-dessus énoncées.

Article Ier.

Alignemens et permissions pour bâtir et réparer.

Les constructions ou réparations de bâtimens le long des routes sont soumises à des règles particulières.

Ou la route existe depuis long-tems,

Ou elle n'est pas encore faite, mais son établissement est légalement ordonné ;

Ou bien le gouvernement a prescrit l'élargissement de la route existante.

Dans le premier cas, l'obligation imposée aux riverains d'obtenir un alignement préalable, a pour but d'éviter les anticipations sur le sol de la route, ou la consolidation d'une anticipation ancienne que l'administration aurait tolérée, préférant en attendre la destruction de la vétusté, au lieu d'appliquer au propriétaire la rigueur des règlemens.

Dans les deux autres cas, elle est dictée par la nécessité d'empêcher les constructions dans l'espace de la route, ou la consolidation de bâtimens qui doivent être supprimés. Les réparations qu'on y ferait, en les fortifiant, ajourneraient indéfiniment l'établissement ou l'élargissement. L'administration n'achète pas les bâtimens, pour s'affranchir d'indemnités trop considérables ; elle attend qu'ils tombent de vétusté, afin de ne débourser que la valeur du terrain. Il est donc indispensable qu'on prohibe tous les ouvrages qui préviendraient ou retarderaient la chute par suite de vétusté.

D'un autre côté, la propriété est un droit sacré qui mérite aussi quelque faveur. Il conve-

nait donc d'autoriser les réparations qui, sans réconforter le bâtiment, avaient pour but de procurer au possesseur la jouissance d'un héritage encore en bon état.

Nous dirons tout à l'heure quels travaux sont tolérés; mais nous devons observer avant tout que l'autorisation est toujours indispensable, lorsqu'on touche à la façade du bâtiment.

En effet, l'arrêt du conseil du 27 février 1765 exige la permission, non seulement pour les constructions et reconstructions *le long et joignant les routes*, mais encore pour toute espèce d'ouvrages *aux faces* des maisons, etc.

Un autre arrêt du conseil du 7 septembre 1755, en arrêtant les plans ordonnés par le bureau des finances de Châlons-sur-Marne pour la formation de quatre places et rues principales de cette ville, ordonna que ces plans seraient exécutés de la part des propriétaires, dans le cas seulement où, par vétusté, incendie ou autres accidens survenus à leurs bâtimens, lesdits propriétaires seraient obligés de les reconstruire, et défendit aux propriétaires des maisons, murs et autres édifices qui devaient être retranchés et reculés en conséquence desdits alignemens, d'en reconstruire les faces, même d'y faire des réparations tenant lieu de

reconstruction, à peine de démolition d'icelles et de 50 fr. d'amende et de tous dépens, dommages et intérêts.

L'art. 3 de la déclaration du 10 avril 1783, qui a ordonné l'élargissement et le redressement des rues de Paris, défend aussi toute construction ou reconstruction de mur de face sur rue, sans permission qui doit être accordée conformément aux plans arrêtés par sa majesté.

L'administration ne permet pas de réparer les fondations et le rez-de-chaussée des bâtimens sujets à reculement; les badigeons et peintures ne peuvent être compris dans la prohibition; et elle ne peut refuser l'autorisation de reconstruire ou réparer les étages supérieurs, tant que les fondations et le rez-de-chaussée sont en bon état.

C'est au préfet, sauf le recours au ministre et ensuite au conseil d'état, à décider si ces parties du bâtiment sont en état de vétusté. La loi du 24 août 1790, qui attribue aux municipalités le pouvoir d'ordonner la démolition ou réparation des bâtimens menaçant ruine, ne s'applique qu'à la petite voirie.

C'est aux conseils de préfecture et non aux préfets qu'est déféré le pouvoir de prononcer les peines et amendes en matière de grande

voirie. (Arrêt du conseil du 5 septembre 1821, n° 5152.)

Les conseils de préfecture sont compétens pour prononcer l'amende et la démolition des constructions (peines établies par l'arrêt du conseil du 27 février 1765), contre les particuliers qui, dans ces constructions, ne se sont pas conformés à l'alignement qui leur a été donné par l'autorité. (Arrêt du conseil du 16 août 1811, n° 1106.)

Un décret ou une ordonnance portant fixation de la largeur d'une route royale et de l'alignement dans lequel les constructions doivent être faites, ne peut être attaqué par la voie de l'opposition devant le comité contentieux, et un particulier n'est pas fondé à réclamer un alignement autre que celui qu'il détermine. (Arrêt du conseil du 4 juin 1823.)

Même principe à l'égard des ordonnances qui déclarent quelles sont les rues de traverse qui doivent être considérées comme continuation de grandes routes. (Arrêt du conseil du 8 septembre 1824 qui a rejeté le pourvoi de la ville de Metz.)

Lorsqu'un particulier a fait, sans en avoir obtenu les alignemens, construire, reconstruire ou réparer les édifices, maisons ou bâtimens situés le long des grandes routes ou les

joignant, soit dans les traverses des villes, bourgs et villages, soit en pleine campagne, le conseil de préfecture doit ordonner également la démolition des ouvrages, et condamner le contrevenant à l'amende.

On peut être autorisé à exhausser un bâtiment situé sur le bord d'une rue dépendant d'une route départementale, à relever un mur latéral, tombé par la chute de la maison voisine; mais le faire sans autorisation préalable, c'est commettre une contravention de la compétence des conseils de préfecture.

Gondard est propriétaire d'une maison sise à Langeac (Haute-Loire), et donnant sur la rue qui, dans cet endroit, fait partie de la route départementale de Brioude à Langone, dont l'élargissement a été ordonné.

En 1820, il a, sans autorisation, fait réparer un mur latéral aboutissant à la voie publique, et s'alignant sur la façade de sa maison, qu'il a en même tems exhaussée de quelques mètres. Les réparations au mur étaient nécessitées par la chute de la maison voisine.

Le 24 mai, un procès-verbal a constaté ce fait, et le 2 octobre suivant, un arrêté du conseil de préfecture a ordonné la démolition des travaux, la confiscation des matériaux, et a condamné Gondard à 300 fr. d'amende.

Chargé de demander au conseil d'état l'annulation de cet arrêté, je soutins que l'autorisation n'était pas nécessaire ; d'abord parce que le mur latéral ne faisait pas face à la route, ensuite parce que l'exhaussement d'une maison n'était pas formellement compris dans la prohibition de l'arrêt du conseil de 1765 ; que cet exhaussement, loin de consolider le bâtiment, tend à en accélérer la chute par la surcharge qu'il lui fait supporter ; qu'il résulte des ordonnances du 10 avril 1783, et 25 août 1784, et du décret du 22 juin 1811, rendu entre Guibert et Combeguilles, qu'on n'est soumis à un alignement qu'autant qu'on touche aux fondations ou au rez-de-chaussée de la façade.

A cela on répliquait que tout ce qui résultait de la prétention du sieur Gondard, c'est que ses travaux étaient susceptibles d'être autorisés ; mais que les règlemens n'ayant pas voulu que les particuliers fussent juges de ce fait, Gondard n'était pas dispensé de demander une autorisation ; que ce particulier était en contravention, puisque l'arrêt du conseil prononce une peine pour le seul défaut d'autorisation.

Sur ce, intervint, le 18 juillet 1821, un arrêt ainsi conçu :

« Considérant qu'aux termes de l'arrêt du

conseil du 27 février 1765, les bâtimens situés sur les grandes routes ne peuvent être reconstruits, réparés ni exhaussés, sans l'autorisation préalable de l'administration; considérant qu'il résulte de la lettre de notre directeur général des ponts et chaussées, que les travaux faits par l'exposant ne sont pas de nature à consolider la façade de sa maison, que, dès lors, la démolition des travaux n'est pas indispensable, mais que la contravention doit être punie d'une amende; considérant, en ce qui concerne la demande en remise de l'amende, que le réclamant est en récidive, et a construit, malgré les avertissemens et défenses du maire et de l'ingénieur, que, dès lors, il n'y a pas lieu de modérer l'amende justement prononcée contre lui.

» L'arrêté du conseil de préfecture du département de la Haute-Loire, du 2 octobre 1820, est modifié en ce qu'il ordonne la démolition des ouvrages exécutés sans autorisation par le Sr Goudard, et la confiscation des matériaux; il est confirmé dans les autres dispositions. »

Ce que nous venons de dire s'applique non-seulement aux routes de l'extérieur des villages, bourgs ou villes, mais encore aux rues desdits villages, bourgs ou villes qui forment la prolongation des routes.

Cela a été expressément décidé par une loi du 14 octobre 1790, et résultait d'ailleurs de l'arrêt du conseil du 27 février 1765, et d'un grand nombre d'autres. Il n'est pas moins certain, d'après ce que nous avons vu ci-dessus, qu'au roi seul appartient le pouvoir de déterminer les rues qui font suite aux routes, sans recours au conseil.

A Paris, aucune construction ne peut avoir lieu sans permission et alignement délivré par le préfet du département. C'est une conséquence du principe qui range les rues et places de la capitale dans la classe des objets de grande voirie.

Les travaux d'entretien, de curement et de réparation des fossés des grandes routes, ne peuvent être exécutés que sur les indications et alignemens donnés par les agens des ponts et chaussées. Et s'il est besoin d'alignement pour de simples travaux de réparation et de curement de fossé, il en doit être de même, à plus forte raison, lorsqu'il s'agit de l'établissement même des fossés.

C'est ce qui résulte de l'art. 109 du décret du 16 décembre 1811.

Nous ferons d'ailleurs observer que, s'il survient quelques difficultés entre l'agent des ponts et chaussées et le propriétaire riverain

à l'occasion de l'établissement des fossés, ou sur leur entretien et curement, il doit y être statué par le préfet.

Il est nécessaire de se munir d'un alignement du préfet, pour pouvoir effectuer des plantations le long des routes. (Art. 91 et 92 du susdit décret.)

Un simple plâtrage ne peut être exécuté à la façade d'une maison sans autorisation préalable. Ainsi décidé par arrêt du conseil du 22 février 1821, n° 4037.

L'alignement n'est pas moins nécessaire, quoique le bâtiment auquel on veut faire des travaux soit situé à la fois et sur une rue dépendant de la grande voirie, et sur une autre rue dépendant de la voirie urbaine.

Ainsi décidé par arrêt du conseil du 7 mars 1821, qui, entre autres motifs, porte le suivant :

« Considérant que la maison dont il s'agit est située sur le quai de Rouen, qui dépend de la grande voirie, et que, de ce qu'elle est située à l'angle de la rue de Corneille, qui appartient à la voirie urbaine, cette circonstance ne peut avoir pour effet de changer la compétence. »

Par conséquent, il en serait de même si la

maison était située en partie sur une grande route et en partie sur un chemin vicinal.

En serait-il encore de même dans le cas où le gouvernement ayant ordonné l'élargissement d'une rue formant la continuation d'une route départementale, un particulier ferait des réparations non à la façade de sa maison donnant sur la route, mais à l'un des côtés donnant sur l'emplacement de la maison voisine, nouvellement démolie, emplacement non encore acheté par l'état?

Voici l'espèce dans laquelle cette question s'est présentée.

En 1808, le gouvernement avait arrêté d'élargir la route qui passe à Saint-Renan, département du Finistère, et déterminé l'alignement à observer lors de la réédification des maisons qui y aboutissaient.

Le sieur Riou possédait sur cette route une maison, qui était saillante de trois mètres en dehors de cet alignement. Une maison contiguë à la sienne s'étant écroulée, le propriétaire de celle-ci, en la faisant reconstruire, rentra conformément à l'alignement arrêté, et laissa vide une place ou portion de terrain dont l'état n'avait pas encore fait l'acquisition, et qui, par conséquent, était demeurée la propriété du riverain qui avait fait la nouvelle construction.

La chute de cette maison ayant endommagé le mur latéral de celle du sieur Riou, ainsi que la partie de toiture du même côté, celui-ci fit les réparations nécessaires.

Traduit pour ce fait devant le conseil de préfecture du département du Finistère, la démolition de toute la partie de sa maison qui dépassait l'alignement arrêté fut ordonnée, ainsi que la confiscation des matériaux.

Chargé de provoquer devant le conseil d'état l'annulation de cet arrêté, je disais pour le sieur Riou, que l'arrêt du conseil du 27 février 1765 n'impose aux riverains des routes l'obligation de se pourvoir d'une autorisation administrative que lorsque les réparations qu'ils exécutent sont faites aux façades des bâtimens le long de ces routes; que, dans l'espèce, il n'en avait pas été ainsi; que le sieur Riou avait réparé un mur et une partie de toit en retour, donnant sur un terrain particulier; que ce terrain était bien destiné à faire partie de la route; mais qu'il n'y était pas encore réuni; que l'état ne l'avait point encore acheté et payé; que la maison du sieur Riou ne tombant pas de vétusté, étant au contraire en bon état, il devait lui être permis d'y exécuter les légères réparations nécessitées par la chute de la maison voisine. A l'appui de ce raisonnement j'invoquais

une circulaire du ministre de l'intérieur, du 13 février 1806, dans laquelle on lit le passage suivant : « La dégradation d'un étage supérieur ne peut être un motif pour condamner les parties inférieures ; de ce qu'une façade devra être reculée, il n'en résulte pas qu'on ne peut pas entretenir les parties supérieures ; car s'il en était ainsi, du moment où le nouvel alignement serait arrêté, on pourrait interdire au propriétaire tout entretien, même de la couverture établie sur cette façade, et cette doctrine serait attentatoire à la propriété, elle serait contradictoire avec le principe même qui l'établit ; car on n'ajourne la démolition que pour épargner à la commune la nécessité de payer le prix de l'immeuble, et dans la supposition que le propriétaire n'ayant à le démolir que lorsqu'il tombera de lui-même en ruine, il subira une petite perte. Mais si l'on hâte cette ruine en empêchant le propriétaire de soigner même les parties supérieures de la maison, et si parce qu'elles sont défectueuses vers le toit, on exige qu'il démolisse le tout, on rend illusoire l'ajournement accordé pour la démolition, et l'on rentre ainsi dans l'obligation, 1° de faire juger par le gouvernement qu'il est nécessaire de faire détruire sur-le-champ l'édifice ; 2° d'en payer le prix avant d'en commencer la démolition. »

J'ajoutais, en terminant, que l'arrêt attaqué avait commis un excès de pouvoir en prononçant la démolition de la totalité de la partie du bâtiment qui excédait l'alignement de la route, puisque l'arrêt du conseil du 27 février 1765 ne prescrit la démolition que des nouveaux ouvrages.

M. le directeur-général des ponts et chaussées, consulté sur le pourvoi, a répondu : « qu'un mur en retour, faisant parement et vue sur la voie publique, était également façade dans le sens des lois et règlemens ; que la défense faite par l'arrêt du conseil de 1765 de réparer ou reconstruire aucun édifice était générale, et que la réparation d'un mur en saillie sur la voie publique, quoique en retour, était évidemment comprise dans cette défense. »

M. le directeur-général a d'ailleurs reconnu que la démolition ne devait porter que sur les nouveaux ouvrages, et qu'une grande partie de ces mêmes ouvrages étant dans le cas d'être autorisée, si le sieur Riou avait demandé la permission de les exécuter, il y avait lieu de les laisser subsister, sauf à prononcer une peine quelconque pour sa contravention.

Sur ce, intervint, le 8 mai 1822, un arrêt ainsi conçu :

« Considérant que, nonobstant les avertis-

semens à lui donnés, le sieur Jacques Riou a fait faire, sans en avoir demandé l'autorisation, divers travaux de réparation à la maison qui lui appartient dans la commune de Saint-Renan, au point de jonction des deux routes départementales, nos 5 et 6, et qu'à raison de cette contravention, il pouvait, aux termes de l'arrêt du conseil, du 25 février 1765, être condamné à la démolition des ouvrages, à la confiscation des matériaux et à 300 fr. d'amende; considérant que le conseil de préfecture, en prononçant la démolition entière de la partie de maison qui est en saillie sur la voie publique, a dépassé les limites de la peine à appliquer; considérant qu'il résulte des renseignemens transmis par notre directeur-général des ponts et chaussées, et des circonstances de l'affaire, qu'il n'est pas même nécessaire d'ordonner la démolition des ouvrages; considérant néanmoins que le fait de la contravention doit être réprimé, et qu'il y a lieu de modérer l'amende proportionnellement au délit;

» L'arrêté du conseil de préfecture du département du Finistère est annulé. L'amende encourue par le sieur Riou est modérée à 200 fr. »

Cet arrêt confirme le principe que le propriétaire doit être autorisé à réparer le dommage causé à son bâtiment par la chute de la

maison voisine. M. Davenne pense qu'on doit se borner aux réparations nécessaires pour remettre les choses dans l'état où elles étaient avant l'accident, et que si elles ne suffisent pas pour la solidité du bâtiment, il doit être démoli. Il admet pourtant une exception pour le mur mitoyen devenu mur de face. Il doit être permis de le reconstruire plus solidement. A l'appui de cette dernière solution, il cite deux arrêts du conseil des 24 juin 1816 et 13 mars 1823. Nous partageons son opinion.

Par application du principe que la nécessité de se pourvoir d'un alignement comprend les rues qui font la prolongation des routes départementales comme celles qui font la suite des routes royales, il a été jugé que si des travaux ont été exécutés le long de ces rues sur la seule autorisation du maire, il y a contravention.

Un sieur Enjalbert était propriétaire d'une maison située sur une rue faisant partie de la route départementale de Riberac à Bordeaux.

Enjalbert construisit au devant de sa maison et le long de la rue, avec l'autorisation formelle du maire, un mur de terrasse.

Traduit pour ce fait devant le conseil de préfecture, il y fut condamné à démolir ses travaux.

Sur le pourvoi au conseil d'état, le sieur

Enjalbert a prétendu que la décision attaquée violait les règles de compétence, en ce qu'ayant soutenu qu'il n'avait pas empiété sur la voie publique et qu'il avait bâti sur son propre terrain, il était indispensable de laisser préalablement juger la question de propriété par les tribunaux ordinaires;

Qu'il était injuste au fond, parce que le sieur Enjalbert ayant suivi l'alignement qui lui avait été donné par le maire, n'a pu être accusé d'avoir agi illégalement, puisqu'il n'a point empiété sur l'ordre public, et qu'au surplus l'ordre public n'est nullement intéressé à la démolition des ouvrages construits dans l'espèce.

Il a été statué en ces termes le 29 août 1821 :

« Louis, etc., sur le rapport du comité contentieux....

» Considérant, sur la compétence, que le maire de la Roche-Chalais était incompétent pour donner au sieur Enjalbert l'alignement des constructions à faire sur une route départementale, et que ledit sieur Enjalbert a contrevenu aux règlemens en faisant lesdites constructions sans avoir obtenu de l'autorité compétente l'alignement dont il avait besoin, et que le conseil de préfecture était compétent pour réprimer cette contravention ;

» Considérant, au fond, qu'en ordonnant la

démolition, le conseil de préfecture a fait une juste application des lois de la matière, et qu'en ne prononçant ni l'amende, ni la confiscation des matériaux, il a eu égard à la bonne foi du requérant;

» Notre conseil d'état entendu, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

» La requête du sieur Enjalbert est rejetée, et l'arrêté du conseil de préfecture du département de la Dordogne, du 24 août 1819, sera exécuté suivant sa forme et teneur. »

La même décision avait encore été portée par une ordonnance royale du 20 novembre 1815, n. 1943.

Tous les principes ci-dessus exposés s'appliquent, comme nous l'avons déjà dit, aux routes départementales comme aux routes royales, parce que les unes et les autres sont la propriété de l'état, et font partie de la grande voirie.

Au surplus, il est évident que l'obligation d'obtenir un alignement n'est imposée qu'à ceux qui construisent immédiatement sur le bord des routes. Ils n'y sont pas soumis lorsqu'ils laissent une portion quelconque de leur terrain entre ces voies et la construction. L'administration des ponts et chaussées prétendait que les mots *joignant la route* ne signifiaient pas sur le bord de la route, et que la nécessité

de l'alignement n'était point douteuse ; mais le conseil d'état a réprouvé cette prétention, qui tendait à grever les citoyens d'une servitude fort onéreuse, puisqu'elle n'aurait plus eu de limite, et qu'ils y eussent été assujettis, à quelque distance de la route qu'ils eussent fait faire leurs constructions. Le premier arrêt est du 7 avril 1819. Il décide qu'on peut construire sans autorisation un moulin à vent à quelque distance de la route, et que dans les départemens où aucun règlement local de police et de sûreté n'a été fait sur cette matière, il n'y a point de contravention commise par le seul fait de changemens opérés dans les dimensions d'un moulin à vent, encore qu'il en pût résulter des accidens.

Le deuxième arrêt a été rendu le 4 février 1824 au profit du sieur Legros, qui avait construit en arrière de l'alignement du chemin.

Article II.

Des réclamations des particuliers qui se plaignent des dommages provenant du fait des entrepreneurs de routes, et de celles relatives aux terrains pris ou fouillés pour leur confection.

Observons avant tout que les réclamations pour dommage provenant du fait de l'admi-

nistration ne sont pas de la compétence du conseil de préfecture. (Arrêt du 22 juin 1825.)

Les anciens règlemens défendaient, comme nous l'avons vu, aux entrepreneurs de prendre leurs matériaux dans les propriétés closes, prescrivaient de s'abstenir, autant que possible, d'en prendre dans les bois, et exigeaient pour les autres propriétés l'indication de l'administration.

Le Code rural de 1791, tome I, section 6, art. 1er, porte : « les agens de l'administration ne pourront fouiller dans un champ pour y chercher des pierres, de la terre ou du sable nécessaires à l'entretien des grandes routes ou autres ouvrages publics, qu'au préalable ils n'aient averti le propriétaire, et qu'il ne soit justement indemnisé à l'amiable, ou à dire d'experts, conformément à l'art. 1er du présent décret. »

L'art. 55 de la loi du 16 septembre 1807 est ainsi conçu : « Les terrains occupés pour prendre les matériaux nécessaires aux routes ou aux constructions publiques pourront être payés aux propriétaires, comme s'ils eussent été pris pour la route même.

» Il n'y aura lieu à faire entrer dans l'estimation la valeur des matériaux à extraire, que dans les cas où l'on s'emparerait d'une car-

rière déjà en exploitation ; alors lesdits matériaux seront évalués d'après leur prix courant, abstraction faite de l'existence et des besoins de la route pour laquelle ils seraient pris, ou des constructions auxquelles on les destine. »

Voyez encore les art. 56 et 57.

Le deuxième projet de Code rural contenait aussi les dispositions suivantes :

« Art. 438. Les entrepreneurs des travaux publics, à la charge de l'état, ou à la charge des communes, ont le droit de prendre et enlever de la terre ainsi que des pierres, sables, graviers et autres matières semblables nécessaires à la confection des ouvrages, dans les endroits le plus à portée, et les moins dommageables.

» L'indication des lieux sera préalablement faite par les ingénieurs ou conducteurs, ou par les commissaires-voyers ou les maires, suivant les cas, après avoir entendu les propriétaires intéressés, auxquels il sera payé, lorsqu'il appartiendra, une juste et préalable indemnité.

» Art. 439. Les mêmes entrepreneurs pourront prendre et enlever gratuitement, en vertu d'une simple autorisation du maire, les pierres et les cailloux qu'ils trouveront dans les champs non clos, ni ensemencés, à portée des travaux : les propriétaires ne pourront s'opposer à cet

enlèvement, sous peine d'amende depuis 6 fr. jusqu'à 15 fr. inclusivement. A l'égard des terrains clos ou ensemencés, cet enlèvement ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du préfet. Les entrepreneurs seront toujours responsables des dommages causés.

» Art. 440. Ils auront le droit de prendre et enlever de la pierre dans toutes les carrières ouvertes et à ouvrir, qui peuvent se trouver le plus à la portée des ouvrages, à la charge néanmoins de payer le droit de carrière aux propriétaires.

» L'indemnité pour droit de carrière sera déterminée, savoir : à l'égard des carrières ouvertes, suivant le prix ordinaire des lieux, ou d'après l'usage, et, à défaut d'usage établi, à raison d'une charretée pour vingt.

» Quant aux carrières à ouvrir et à rouvrir, ou décombrer, l'indemnité sera fixée à raison d'une charretée pour quarante.

» Art 441. Les deniers destinés à la confection des travaux publics ou communaux, ne pourront être saisis pour les dettes des entrepreneurs, excepté celles qui dérivent d'une fourniture de matériaux ou de main-d'œuvre, à raison de l'ouvrage dont il s'agira.

» Art. 442. La garantie des gros ouvrages, à raison des vices de construction, se prescrit

par l'espace de dix ans, à compter du jour de la réception des ouvrages. »

On a élevé la question de savoir si l'occupation de terrains pour l'extraction de matériaux nécessaires à la confection ou réparation des routes, était soumise aux formalités prescrites en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les lois de 1807 et 1810 n'exigent l'observation de ces formalités, que lorsque l'état devient propriétaire, pour cause d'utilité publique, d'un immeuble appartenant à un particulier.

L'art. 55 de la première lui réserve la faculté d'acheter le terrain qui renferme les matériaux nécessaires à la confection ou réparation des routes ; mais il peut n'en pas user et se borner à faire faire par l'entrepreneur l'extraction de ces matériaux. Dans le dernier cas, la propriété ne change pas de mains et il n'y aurait lieu à remplir les formalités exigées par la loi de 1810, que s'il usait de la faculté que lui donne l'art. 55 de la loi du 10 septembre 1807.

C'est ce qui a été jugé par un arrêt du conseil du 25 avril 1820, n° 3,35, dans lequel on lit les motifs suivans :

« Considérant que dans l'espèce il ne s'agit pas d'une expropriation forcée, mais d'une ac-

tion en dommages, à raison d'un terrain fouillé pour l'entretien d'une route départementale, en vertu d'une autorisation administrative ;

» Considérant que, par l'art. 4 de la loi du 28 pluviose an VIII, les conseils de préfecture sont investis du droit de prononcer sur les demandes et contestations concernant les indemnités dues aux particuliers, à raison des terrains pris ou fouillés pour la confection des chemins, canaux et autres ouvrages publics. »

Le même principe a encore été consacré par un autre arrêt du 24 octobre 1821, dont voici l'espèce :

Quelques dommages occasionés au mur du jardin du sieur Thomas, par des travaux exécutés sur la route de Castres à Gaillac, ont donné naissance à une contestation qui a été portée devant l'autorité judiciaire.

Le 17 mai 1821, le tribunal de première instance de Gaillac a rendu un jugement portant qu'il serait sursis indéfiniment à toute exécution ultérieure des travaux, jusqu'à ce que les formes voulues par la loi du 8 mars 1810 eussent été remplies. Ce jugement est motivé sur ce que l'administration ayant fait établir un fascinage soutenu par des pieux, sur l'emplacement d'une partie du mur de clôture du jardin du sieur Thomas, tombée subitement, l'a-

vait réellement exproprié de la portion de sa propriété où les pieux avaient été plantés, en ne déterminant pas l'époque à laquelle l'occupation de cette partie du terrain cesserait, et qu'il dépendait d'elle de faire durer aussi longtems qu'elle le voudrait.

Mais, sur le conflit élevé par le préfet, le conseil d'état en a jugé autrement; ses motifs sont ainsi conçus: « Considérant qu'il s'agit dans l'espèce d'un mur renversé par l'effet de remblais exécutés sur une grande route; que l'administration ne demande pas le terrain dont il s'agit; qu'elle ne s'oppose pas à la reconstruction dudit mur; qu'elle ne refuse pas au sieur Thomas l'indemnité qui pourrait lui être due pour les dommages qu'il aurait éprouvés; qu'il n'y a pas lieu, par conséquent, à l'application de la loi du 8 mars 1810, sur les expropriations pour cause d'utilité publique, ni à l'application de l'art. 4 de la loi du 28 pluviose an VIII. »

6 août 1823, autre arrêt conforme.

Un arrêt du conseil, en date du 22 janvier 1823, a jugé que, lorsque l'exécution des travaux publics causait quelque dépréciation à des fonds privés, il n'y avait lieu qu'à un simple dédommagement dont la fixation est de la compétence des conseils de préfecture.

Une question qui est fort importante est

celle de savoir si les entrepreneurs des travaux publics peuvent prendre des matériaux où bon leur semble, sans avoir à cet égard d'autre régulateur que leur volonté, ou s'il faut au contraire qu'ils fassent préalablement fixer par l'administration la quantité des matériaux à extraire, et les lieux où l'extraction doit s'opérer, enfin si la compétence des conseils de préfecture, à raison des dommages-intérêts réclamés par les particuliers, ne doit pas être restreinte au cas où l'entrepreneur aurait représenté sa commission lors de l'enlèvement des matériaux, et où les travaux seraient autorisés dans les formes légales.

Toutes ces questions devraient être résolues en faveur des particuliers; on a peine à comprendre en effet qu'un entrepreneur puisse, de sa seule autorité, bouleverser sans aucun frein le domaine d'autrui, parce qu'il dit agir dans l'intérêt public, qui souvent n'est qu'un prétexte pour servir sa passion ou son intérêt particulier.

C'est ce qu'ont senti les rédacteurs du deuxième projet de Code rural, qui exige (art. 438), que la désignation des lieux où les matériaux doivent être pris, soit préalablement faite par les ingénieurs ou conducteurs, ou par les commissaires-voyers ou les maires, suivant

les cas, après avoir entendu les propriétaires intéressés, et qui veut en outre que le paiement d'une juste indemnité soit préalablement effectué.

Mais cette sage et équitable disposition n'est encore qu'un projet qu'on ne suit pas, sous le frivole prétexte que la législation en vigueur n'y assujettit point, comme si l'observation de ce qui est bon et juste n'était pas toujours une obligation pour une administration, sous le gouvernement du roi légitime.

Non-seulement on ne suit pas le projet de Code rural, mais voici comment on raisonne pour soutenir que la législation actuelle ne contient rien de semblable : le Code rural de 1791, dit-on, oblige seulement l'entrepreneur à prévenir le propriétaire du champ qu'il va y faire des fouilles, en extraire les matériaux qui lui sont nécessaires, et à l'indemniser préalablement.

La loi du 16 septembre 1807 n'assujettissant l'entrepreneur à aucune formalité, il peut se dispenser de prévenir le propriétaire et de lui payer une indemnité préalable; les lois de 1807 et 1810, et le Code civil, n'exigent ce paiement préalable qu'en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique; encore, dans ce cas, est-il incontestable que le paiement peut être

suspendu pendant trois ans; lorsque des circonstances particulières le commandent ainsi.

On invoque ensuite en faveur des entrepreneurs la jurisprudence du conseil d'état.

Il est vrai qu'au nombre des arrêts que nous allons rapporter, on en trouve deux rendus dans des espèces où l'entrepreneur n'avait ni obtenu d'autorisation administrative d'extraire, ni indemnisé préalablement le propriétaire du terrain.

Cependant les anciens règlemens n'étant pas abrogés doivent être encore appliqués. Ainsi l'administration doit désigner les lieux où l'extraction doit être opérée, en exceptant toujours ceux qui sont clos et autant que faire se peut les bois. Un arrêt du conseil du 4 juin 1823 établit un préjugé pour les héritages fermés. Un particulier invoquait l'exception de clôture; mais elle fut rejetée par l'unique motif que sa propriété n'était pas close de toutes parts, qu'il était possible d'y accéder de plusieurs points et sans passer par la barrière, qu'ainsi il n'était pas fondé à invoquer l'exception relative aux propriétés totalement entourées de murs ou autres clôtures équivalentes suivant les usages du pays.

Un arrêt du 23 juin 1824 (affaire Pernel et Roussel) semble décider que les entrepreneurs

ne sont pas obligés de représenter une autorisation qui les charge des travaux, et leur désigne la propriété d'où l'extraction doit s'opérer. En effet, le tribunal saisi de l'affaire avait accordé un délai pour produire l'autorisation, annonçant ainsi qu'il se déclarerait incompétent si elle existait; mais le conflit fut élevé et confirmé.

Il paraît bien résulter de la jurisprudence, qu'il suffit que l'administration avoue l'entrepreneur, et qu'il n'a pas besoin de s'enquérir si les travaux sont ou non légalement autorisés.

Il a été jugé par arrêt du conseil du 27 avril 1825 que lorsque l'administration a désigné le lieu de l'extraction, l'entrepreneur ne pouvait prendre ses matériaux ailleurs; mais que le conseil de préfecture était compétent pour statuer tout à la fois sur l'indemnité et sur les dommages-intérêts.

Un arrêt du conseil du 30 mars 1812 reconnaît le principe que la justice administrative est seule compétente pour statuer sur les réclamations à raison de torts et dommages procédant du fait personnel des entrepreneurs de travaux publics.

Des entrepreneurs de route autorisés par l'administration à prendre du sable dans une

rivière, ayant fait opérer cette extraction par leurs ouvriers, un propriétaire riverain prétendit que son héritage avait été endommagé par cette opération.

Les ouvriers, assignés à la requête du riverain devant le juge de paix, y furent condamnés à 50 fr. de dommages-intérêts, et à se désister de leurs travaux dans le jour de la signification du jugement; mais le préfet ayant élevé le conflit, il intervint au conseil d'état un arrêt qui l'approuve et renvoie l'affaire au conseil de préfecture.

La même décision a encore été rendue dans l'espèce suivante :

Gilbert, employé aux approvisionnemens de la route de Paris à Bayonne, a été poursuivi devant le tribunal de police du canton de Barbezieux, à raison de dégâts commis par lui et ses enfans dans la propriété du sieur Tillard Pongaudin, en y ramassant et enlevant des cailloux destinés aux réparations de la route.

Malgré le déclinatoire opposé par Gilbert, le juge de paix l'a condamné à 3 fr. de dommages-intérêts, et aux dépens.

Mais le préfet ayant élevé le conflit, le conseil d'état a renvoyé la connaissance de l'affaire au conseil de préfecture, par arrêt du 6 septembre 1813, fondé sur les motifs suivans :

« Considérant qu'il résulte des dispositions de l'art. 4 de la loi du 28 pluviose an VIII, et des règlemens relatifs à la grande voirie, que les conseils de préfecture sont exclusivement compétens pour connaître des contestations qui s'élèvent à l'occasion des terrains pris ou fouillés pour les chemins ou travaux publics; et des torts et dommages causés par le fait personnel des entrepreneurs desdits ouvrages; que l'objet de la contestation entre Gilbert et Tillard Pongaudin est évidemment compris dans les attributions du conseil de préfecture, puisqu'il s'agit de dégâts causés dans une propriété privée par un particulier chargé de travaux relatifs à l'entretien d'une grande route, et qu'ainsi le juge de paix de Barbezieux, jugeant en tribunal de police, a excédé les limites de sa compétence, en retenant la connaissance de cette affaire. »

Dans une autre affaire, un nommé Pierre de Ritz, cultivateur, s'est plaint de voies de fait, commises sur sa propriété par Vermeulen, autre cultivateur. Ces voies de fait consistaient en ce que celui-ci s'était permis, sans le consentement du propriétaire et sans aucun acte préalable, de faire une coupure sur le terrain de Ritz et d'enlever une partie considérable de terre.

Traduit devant le juge de paix, Vermeulen

y fut condamné à rétablir les choses dans leur premier état, à 600 fr. de dommages-intérêts et aux dépens, quoiqu'il ait soutenu n'avoir agi que par ordre de l'entrepreneur de la route et qu'il ait même requis son renvoi.

Mais le préfet ayant élevé le conflit, il intervint, le 19 août 1813, un arrêt du conseil qui renvoie l'affaire à l'autorité administrative, par le motif qu'aux termes de l'art. 4 de la loi du 28 pluviose an VIII, les contestations relatives aux torts et dommages que les particuliers prétendent avoir éprouvés de la part des entrepreneurs de travaux publics, sont du ressort de l'autorité administrative.

Voici encore un autre arrêt.

Le sieur Reullan, entrepreneur et adjudicataire des travaux à faire pour les réparations de la grande route, dans le canton de Nozai, département de la Loire-Inférieure, employait à la confection des travaux dont il était chargé la veuve Besnier et le sieur Gabillard : ceux-ci firent passer pendant plusieurs jours des voitures chargées de pierres sur une pièce de lande appartenant au sieur Barbier de la Place, et servant de pâturage à ses bestiaux.

Le sieur Barbier de la Place ayant traduit la veuve Besnier et Gabillard devant le juge de paix, ils y furent condamnés à des dom-

mages-intérêts, avec défense de passer désormais sur la lande dont il s'agit, malgré leur prétention de n'avoir agi que par les ordres de l'entrepreneur de la route.

Mais le préfet ayant élevé le conflit, il intervint, le 16 octobre 1813, un arrêt qui renvoie l'affaire au conseil de préfecture, en se fondant sur les motifs suivans :

« Considérant qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviose an VIII, les conseils de préfecture sont seuls compétens pour prononcer sur les réclamations des particuliers qui se plaignent des torts et dommages provenant du fait des entrepreneurs;

» Qu'ainsi, il devait être statué administrativement sur la plainte du sieur Barbier et sur le dédommagement du tort qu'il prétend avoir éprouvé par le transport sur son terrain des matériaux nécessaires aux travaux des ponts et chaussées. »

Deux arrêts des 23 juin 1819 et 16 novembre 1825 ont jugé de même dans des espèces où l'entrepreneur avait traversé des propriétés particulières avec sa charrette, pour aller au delà chercher des matériaux ou exécuter les travaux.

C'est encore au conseil de préfecture à prononcer sur le dommage causé à un pré par

une inondation produite par la mauvaise construction d'un pont de service provisoire pendant les travaux. (27 août 1823.)

Nous avons rapporté ces différens arrêts, pour établir que la compétence des conseils de préfecture n'est pas restreinte au seul cas où il s'agit de fixer la valeur des matériaux extraits d'un champ pour être employés aux travaux des routes; qu'elle s'étend encore aux dommages de toute nature, causés aux propriétés par suite des travaux, sans qu'il y ait eu une pareille extraction, comme renversement d'édifices ou de plantations, diminution de solidité ou de valeur, destruction de récoltes; et l'on a remarqué qu'il a été jugé par les trois derniers arrêts que les dommages-intérêts, pour dégâts faits à des fonds, en les traversant avec une charrette chargée de pierres destinées à l'entretien d'une route, devaient être appréciés et prononcés par l'autorité administrative.

Il faut d'ailleurs remarquer que, pour établir la compétence de cette autorité, deux conditions sont indispensablement requises : la première, que les dégradations ou extractions soient du fait d'un entrepreneur de travaux publics ou de ses préposés;

La seconde, qu'elles aient eu lieu à l'occasion de travaux publics.

Ainsi, il est manifeste que si, dans l'espèce du dernier arrêt, l'entrepreneur, au lieu d'employer les matériaux transportés au service de la grande route, les avaient destinés à une entreprise particulière, la réclamation du propriétaire de la lande aurait été de la compétence des tribunaux. Ce principe a été consacré par arrêt du 30 juin 1824. L'entrepreneur faisait pacager de nuit et de jour, dans un héritage dont Jugla avait la jouissance, les chevaux qui servaient à l'exécution des travaux publics. Le conseil a décidé que la contestation était de la compétence des tribunaux.

On a élevé la question de savoir si la loi du 28 pluviose an VIII s'applique au cas où un entrepreneur a employé des matériaux rassemblés par des individus non propriétaires des terrains.

Ainsi, des nommés Hulot et Lubineau, journaliers, avaient ramassé des cailloux pour les vendre à leur profit.

L'entrepreneur des travaux de route disposa des cailloux sans convenir de prix et sans en offrir la valeur aux propriétaires Hulot et Lubineau.

Le conseil d'état a décidé que cette contestation était de la compétence du conseil de préfecture :

« Considérant que les difficultés élevées entre les sieurs Hulot et Lubineau, et l'entrepreneur Fauconnet, ont pour cause l'indemnité réclamée pour torts et dommages faits à ces deux particuliers par l'entrepreneur, qui s'est emparé de leurs matériaux sans en payer le prix, et pour les employer à la réparation de la grande route ;

» Considérant que, par les dispositions de la loi du 28 pluviose an VIII, la connaissance des contestations de cette espèce est exclusivement attribuée aux conseils de préfecture. »

Mais s'il y avait contestation sur la question de savoir si les pierres sont la propriété de ceux qui les revendiquent, cette question de propriété devrait être soumise aux tribunaux, sauf à renvoyer devant le conseil de préfecture pour la fixation de la valeur des matériaux.

L'affaire serait de la compétence du conseil de préfecture si celui qui a éprouvé le dommage soutenait que les matériaux extraits ne sont pas destinés à l'entretien de la route, ou que celui qui les a extraits n'est ni l'entrepreneur ni le préposé de l'entrepreneur de la route ; car il appartient au conseil de préfecture de décider ces questions, sauf à se pourvoir devant les tribunaux si l'administration

décide négativement. (Arrêt du conseil du 17 janvier 1814.)

Tous ces principes s'appliquent également au cas où le dommage et l'extraction des matériaux ont été faits sur une propriété communale. (Arrêt du conseil du 13 novembre 1810.)

Les travaux relatifs aux bâtimens militaires sont, aux termes des décrets des 23 avril 1810 et 16 septembre 1811, assimilés aux travaux publics, et par conséquent les contestations dont ils sont l'objet sont de la compétence du conseil de préfecture. (Arrêt du 19 février 1823.)

Lorsqu'un entrepreneur a fait avec un particulier une convention pour prendre dans sa propriété les matériaux nécessaires à ces travaux, les contestations sont de la compétence des tribunaux. (Arrêt du 4 juin 1823.)

Il est nécessaire de bien expliquer ici ce qu'on doit entendre par travaux publics, afin de préciser la compétence de l'administration en cette matière. Et d'abord on appelle ainsi, non-seulement ceux des routes, mais encore ceux des ponts, des édifices publics. Tous les travaux pour le compte de l'état sont publics. Quant aux travaux des communes, il n'y a de publics que ceux qui ont pour objet des choses

servant au public, comme les églises, les fontaines, pourvu que les ouvrages aient été autorisés et adjugés dans la forme administrative. Les travaux faits à un immeuble qui produit du revenu, comme à une salle de spectacle, à une ferme, à une maison de ville, ne sont pas publics. La jurisprudence va nous offrir la confirmation de cette distinction.

Un arrêt du 7 février 1809, rendu dans l'affaire de la ville de Marseille contre un entrepreneur de sculpture, porte : « considérant que les ouvrages qui ont pour objet l'utilité publique ou la jouissance du public, tels que les monumens dont il s'agit, sont compris sous le nom de travaux publics. »

Le 6 juillet 1809 le sieur Vernier obtint, au prix de 3525 fr., l'adjudication de la reconstruction d'une fontaine dans la commune de Thiennans, département de la Haute-Saône, à charge de se conformer au plan dressé à cet effet.

Les fouilles faites pour l'exécution des travaux de reconstruction de la fontaine ayant été faites trop près du terrain de la veuve et des héritiers Bertrand, ceux-ci se plaignirent au juge de paix, qui condamna l'entrepreneur.

Mais sur le conflit élevé par le préfet, le conseil d'état renvoya l'affaire au conseil de pré-

fecture, en se fondant sur ce qu'il s'agissait de dommages faits à l'occasion de travaux publics.

Un sieur Julien, avocat, traduit devant les tribunaux le sieur Barbe, entrepreneur des travaux à faire à l'église de la Palud, pour réparation du dommage qu'il disait avoir éprouvé. Conflit, et le 24 décembre 1823, arrêt qui le confirme, attendu qu'il s'agit de nouvelles constructions faites à une église paroissiale, et qui constituent dans l'espèce des travaux publics; que les travaux ont été adjugés par un marché revêtu de l'approbation du préfet, et passé avec toutes les formes prescrites pour l'adjudication des travaux publics.

24 mars 1824 et 7 décembre 1825, arrêts semblables dans des espèces absolument identiques.

Même décision par arrêt du 13 juillet 1825 dans une espèce où il s'agissait d'un pont destiné aux communications de plusieurs communes.

L'arrêt décide en outre que si le pont a péri avant la réception des travaux et sans que la commune ait été mise en demeure de le recevoir, l'entrepreneur doit en supporter la perte.

Mais lorsqu'il ne s'agit que de travaux de réparations dans une église consacrée à l'usage intérieur d'un hospice, que le marché passé

pour ces travaux n'est pas revêtu des formes administratives prescrites pour l'adjudication des travaux publics, on ne peut considérer l'entrepreneur comme chargé de travaux de cette nature, et soumettre la contestation à l'autorité administrative. (Arrêt du conseil du 26 octobre 1825.)

La même chose a encore été décidée par un arrêt du conseil du 17 avril 1822, dans une espèce où il s'agissait de la construction d'une église et d'un temple protestant. Il ne paraît pas qu'on eût suivi les formes prescrites pour l'adjudication des travaux publics.

La ville de Poitiers avait été autorisée par une ordonnance royale à construire une salle de spectacle. Les travaux arrêtés par l'architecte de la ville avaient été adjugés au sieur Mathé. Les travaux exécutés, cet entrepreneur a prétendu que la main-d'œuvre et les fournitures avaient outre-passé les quantités portées au devis. En conséquence, il a demandé qu'il lui fût tenu compte de cet excédant.

La contestation a été portée devant le conseil de préfecture, qui a ordonné une expertise pour la vérification de l'excédant.

Mais sur le pourvoi au conseil d'état, il est intervenu, le 29 août 1821, un arrêt par lequel;

« Considérant que, dans l'espèce, il ne s'a-

gissait pas de travaux publics, mais d'un marché d'ouvrages entre une commune et un entrepreneur ; considérant que les contestations auxquelles ledit marché peut donner lieu, ne peuvent être jugées que par les tribunaux ordinaires, d'après les règles du droit commun.

» L'arrêté du conseil de préfecture est annulé pour cause d'incompétence. »

Du reste, il faut indubitablement ranger dans la classe des travaux publics ceux exécutés sur une route départementale, lors même qu'une commune en paie la plus forte partie. Ainsi décidé par deux arrêts du conseil des 25 avril 1820, ci-dessus rapportés, et 16 janvier 1822.

Article III.

De l'anticipation des chemins.

L'anticipation d'un chemin se confond le plus ordinairement avec la dégradation ; ainsi le riverain qui élargit le fossé bordant la route aux dépens du terrain qui la constitue ; celui qui, à défaut de fossé, prolonge ses labours jusque sur une partie de cette route, commet tout à la fois une usurpation et une dégradation ; mais s'il arrive qu'un riverain, après avoir obtenu un alignement pour cons-

truire sur le bord d'une route, outre-passe dans sa construction, l'alignement qui lui a été donné, dans ce cas, il y a anticipation sans dégradation : au surplus, toutes ces distinctions sont sans objet, puisque, dans tous les cas, l'affaire est de la compétence du conseil de préfecture, même lorsque l'anticipation porte sur une rue ou place de l'intérieur d'un village, bourg ou ville, faisant partie d'une route royale ou départementale. (Arrêt du conseil du 22 février 1822.)

Article IV.

Des dépôts de fumiers et autres objets.

Un particulier laisse-t-il sur un chemin des fumiers, des terres, des boues, des pierres, une charrette, des arbres ou autres objets quelconques, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de prononcer les peines applicables à cette contravention.

Mais ne faut-il pas faire une distinction entre les routes de l'extérieur des villages, bourgs ou villes, et les rues qui, dans la traverse de ces villages, bourgs ou villes, font la continuation des routes?

Nous avons vu que ces rues faisaient partie

de la grande voirie, que la loi du 14 octobre 1790 porte en effet que *l'administration*, en matière de grande voirie, attribuée aux corps administratifs par l'article 6 du titre 14 du décret sur l'organisation judiciaire, comprend, dans toute l'étendue du royaume, l'alignement des rues des villes, bourgs et villages qui servent de grandes routes, qu'ainsi aucune maison bordant une rue de cette espèce ne pouvait être construite ou réparée sans la permission du préfet.

Les contraventions pour dépôt de fumiers et autres objets dans les rues et places faisant suite ou dépendance d'une route royale ou départementale, sont-elles, par suite de ce principe, de la compétence exclusive des conseils de préfecture, ou bien les tribunaux de simple police ont-ils la concurrence avec eux?

Pour ce dernier système on peut dire d'abord que la loi précitée ne concerne que *l'administration*, et non la répression en matière de voirie, et ne parle *que de l'alignement* des rues des villes, bourgs et villages qui servent de grandes routes.

Et ensuite que, d'après l'article 1er, titre 11 de la loi du 24 août 1790, les corps municipaux doivent veiller et tenir la main, dans l'étendue de chaque municipalité, à l'exécution des lois

et des règlemens de police, et qu'ils connaissent du contentieux auquel cette exécution peut donner lieu.

Que, suivant l'article 3, les objets de police confiés à la vigilance et à l'autorité des corps municipaux sont :

1° Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques ; ce qui comprend le nettoiement, l'illumination, l'enlèvement des encombremens, la démolition ou la réparation des bâtimens menaçant ruine, l'interdiction de rien exposer aux fenêtres ou autre partie des bâtimens qui puisse nuire par sa chute, et de rien jeter qui puisse blesser ou endommager les passans ou causer des exhalaisons nuisibles.

Mais, dans l'opinion contraire, on répond que les lois générales sont inapplicables aux cas prévus et spécifiés dans des lois spéciales; que la loi du 29 floréal an X, et le décret du 16 décembre 1811 attribuent expressément aux conseils de préfecture la répression des dépôts de fumiers et autres objets en matière de grande voirie; que les juges de paix ne peuvent en connaître qu'en matière de petite voirie.

La jurisprudence de la cour de cassation, et celle du conseil d'état, sont à cet égard diamétralement opposées. La cour de cassation juge

que les tribunaux de police ont la concurrence avec les conseils de préfecture ; mais le conseil d'état décide que l'autorité administrative a une compétence exclusive. Le premier arrêt de la cour de cassation est du 6 juillet 1809.

Le second a été rendu dans l'espèce suivante :

Charles-François Richard, prévenu d'avoir contrevenu à une ordonnance de police, en laissant exposé au devant de sa maison, située sur une rue de la commune de Saint-Just, route de Paris à Amiens, un amas de fumiers et d'autres immondices, avait été traduit devant le tribunal de police du canton.

Le 19 mars 1811, jugement par lequel ce tribunal, considérant que la rue dont il s'agit fait partie de la grande route, et n'a pas la largeur nécessaire pour cette destination,

Vu la loi du 29 floréal an X,

Se déclare incompétent.

Mais par arrêt du 13 juin suivant, ce jugement fut cassé.

On lit, entre autres motifs, dans l'arrêt de la cour suprême, les suivans :

« Que tout ce qui résulte de ce que le même terrain sert à la fois de rue et de grande route, c'est que les contraventions aux règlemens de police qui s'y réfèrent peuvent être poursuivies concurremment par l'autorité administra-

tive, d'après la loi du 29 floréal an X, et par le tribunal de simple police, conformément à la loi du 24 août 1790, et le Code du 3 brumaire an IV ; que par cela seul qu'une maison ou un autre édifice se trouve situé dans l'intérieur d'une ville, d'un bourg ou d'un village (lors même que la rue sert de grande route, et quelle que soit sa largeur), les propriétaires ou locataires sont sujets aux lois et aux règlemens de police, ainsi qu'à la juridiction des tribunaux chargés par les lois générales de prononcer sur les contraventions à ces règlemens ou à ces lois. »

Le troisième arrêt est du 15 avril 1824; il a été rendu à l'occasion d'un dépôt d'immondices dans une avenue des Champs-Elysées.

Les arrêts contraires du conseil d'état sont des 31 juillet 1822 et 17 novembre 1824. Ils sont rendus dans des espèces où des entrepreneurs de travaux de routes avaient déposé des matériaux devant leurs maisons. Mais cette circonstance ne pouvait influer sur la compétence ; leur qualité était indifférente, puisqu'il ne s'agissait pas de torts dont se plaignaient des particuliers. Aussi les décisions sont-elles motivées d'une manière générale comme elles l'auraient été à l'égard de tout autre individu. La loi du 28 pluviose an VIII n'y est

pas citée, mais bien le décret du 16 décembre 1811.

Nous croyons cette dernière jurisprudence préférable et plus conforme à la loi. Les tribunaux ordinaires, nous le répétons, ne peuvent statuer que sur les contraventions qui ne sont pas prévues par la loi d'exception.

Mais les contraventions spécifiées dans les lois du 24 août 1790, 22 juillet 1791, art. 15, 3 brumaire an IV, art. 605; et dans le Code pénal, art. 471 et suivans, et non comprises dans la nomenclature, soit de la loi du 29 floréal, soit du décret du 16 décembre 1811, ne sont en aucun cas de la compétence des conseils de préfecture.

C'est ce qu'observe très-judicieusement M. le président Henrion de Pansey, dans son ouvrage si estimé de la *Compétence des juges de paix*.

« Ainsi, dit-il page 216, les dispositions de » la loi du 29 floréal an X, relatives aux grandes » routes, sont applicables aux rues qui en for- » ment la continuation. Lorsqu'il s'y commet » une contravention *prévue et spécifiée* par » cette loi, ce n'est donc ni aux juges de paix » ni aux tribunaux correctionnels, mais au » conseil de préfecture que la répression en » appartient.

» Nous disons une contravention *prévue et » spécifiée* par la loi du 29 floréal an X, parce » que les conseils de préfecture, appartenant » à la classe des tribunaux d'exception, leur » juridiction n'embrasse que les objets dont la » loi leur délègue la compétence par une dis- » position spéciale et formelle.

» Or, dans la nomenclature des contraven- » tions que renferme la loi du 29 floréal an X, » il n'est question que d'anticipations; de dé- » pôts de fumiers ou autres objets, et de dété- » riorations. Ces contraventions sont donc les » seules qui soient soumises au conseil de pré- » fecture; et toutes les autres infractions aux » règlemens de police, lors même qu'elles sont » commises dans les rues assimilées aux gran- » des routes, sont dans les attributions soit des » juges de paix, soit des tribunaux correction- » nels, suivant leur nature et la gravité de la » peine.

» Ce sera donc au tribunal de simple police » qu'il appartiendra d'appliquer les peines in- » fligées par les art. 471 et 475 du liv. 4 du » Code pénal, à ceux qui, en contravention » aux lois et règlemens, auront négligé d'éclai- » rer les matériaux par eux entreposés, ou les » excavations par eux faites dans les rues et » places publiques; à ceux qui auront fait ou

» laissé courir des chevaux, des bêtes de trait, » de charge ou de monture dans les rues, ou » violé les règlemens concernant la rapidité » des voitures: à ceux qui auront jeté des pier- » res ou d'autres corps durs, ou des immon- » dices contre les maisons, édifices ou clôtures » d'autrui, ou dans les jardins ou enclos; et à » ceux qui auraient volontairement jeté des » corps durs sur quelqu'un; enfin, à ceux qui » se seraient rendus coupables d'infractions aux » différens articles du même Code, relatifs à » la simple police, non prévus par la loi du » 29 floréal an X. »

Aux termes des lois et règlemens relatifs aux fortifications des places de guerre, il est défendu de faire des dépôts de terre et de décombres à une distance moindre de cinq cents toises de la crête des parapets des chemins couverts.

Les conseils de préfecture sont compétens pour statuer sur les contraventions à ces dispositions. (Arrêt du 28 juillet 1824.)

ARTICLE V.

Des détériorations.

La loi du 29 floréal an X soumet à la décision des conseils de préfecture les détériorations commises sur

Les grandes routes,

Les arbres qui les bordent,

Les fossés,

Les ouvrages d'art et matériaux destinés à leur entretien.

Le pouvoir conféré à cette juridiction, de réprimer les dégradations des grandes routes, comprend les détériorations commises dans les rues qui en sont la continuation. Aucune loi ne les attribue aux tribunaux ordinaires. A la vérité, la loi du 22 juillet 1791, relative à l'organisation d'une police municipale et correctionnelle, porte, article 15, que ceux qui embarrasseront *ou dégraderont les voies publiques* seront condamnés à une amende de 2 à 50 fr., outre la détention de police municipale.

Le Code du 3 brumaire an IV, art. 605, porte aussi que ceux qui embarrasseront *ou dégraderont les voies publiques* seront punis des peines de simple police; et l'on entend par les mots *voies publiques* les rues de l'intérieur des villages, bourgs et villes.

Mais ces dispositions ne s'appliquent évidemment qu'à la petite voirie, c'est-à-dire aux rues et places de l'intérieur des villes, bourgs et villages qui ne font pas suite aux grandes routes. La loi du 29 floréal an X est à cet égard très-

positive; elle confère aux conseils de préfecture la répression *de toutes espèces de détériorations.* C'est dans ce sens qu'a jugé le conseil d'état par l'arrêt du 22 février 1822 déjà cité.

Quant aux arbres, trois cas peuvent se présenter :

1° On peut les avoir abattus,

2° Ou écorcés,

3° Elagué ou coupé les branches.

L'arrêt du conseil du 3 mai 1720, art. 8, contient une disposition générale par laquelle il est défendu à toutes personnes de rompre, couper ou abattre les arbres plantés le long des routes, à peine de 60 fr. d'amende pour la première fois, et du fouet en cas de récidive.

Mais d'après la loi du 9 ventose an XIII, et le décret du 16 décembre 1811, il faut distinguer si la plantation existe sur *le terrain même de la route* ou sur *le terrain du riverain.*

Dans ce dernier cas, le riverain est propriétaire des arbres, à quelque époque qu'ils aient été plantés.

Mais a-t-il le droit de les abattre sans autorisation?

La loi du 9 ventose an XIII décidait l'affirmative; mais sa disposition a été changée par l'art. 101 du décret du 16 décembre 1811, ainsi conçu : « Tout propriétaire qui sera reconnu

avoir coupé, sans autorisation, arraché ou fait périr les arbres plantés *sur son terrain*, sera condamné à une amende égale à une triple valeur de l'arbre détruit. »

Si les arbres sont plantés sur *le terrain de la route*, ils appartiennent de plein droit à l'état, à moins que des particuliers ne prouvent les avoir plantés à leurs frais ou les avoir légitimement acquis.

Le décret du 16 décembre 1811 interdit formellement d'abattre ou arracher les arbres *appartenant à l'état*; mais il ne prononce aucune peine pour la contravention à cette disposition, et pourquoi?

C'est parce que le Code pénal contient à cet égard des dispositions formelles dans les articles 445 et 448, dont voici les termes : « Quiconque aura abattu un ou plusieurs arbres qu'il savait appartenir à autrui, sera puni d'un emprisonnement qui ne sera pas au dessous de six jours, ni au dessus de six mois, à raison de chaque arbre, sans que la totalité puisse excéder cinq ans....... Le *minimum* de la peine sera de vingt jours d'emprisonnement dans le cas prévu par l'art. 445, si les arbres étaient plantés sur les places, routes, chemins, rues ou voies publiques ou vicinales, ou de traverse. »

Le Code pénal explique donc le silence du

décret du 16 décembre sur les peines applicables aux délits qui ont pour objet les arbres plantés sur le terrain de la route, et appartenant à l'état, et sa disposition expresse pour ceux plantés sur le terrain même des riverains. Le premier délit était formellement prévu par le Code pénal, le second ne l'était par aucune loi. Au contraire, la loi du 9 ventose an XIII voulait que le propriétaire pût disposer à sa volonté de ces derniers arbres. Il fallait donc une disposition formelle pour abolir celle de la loi du 9 ventose.

Mais les articles 445 et 448 du Code pénal s'appliquent-ils indistinctement, et aux propriétaires riverains de la route, et à ceux qui n'ont aucun héritage qui la joigne? Il nous semble que la généralité des termes de ces articles résout cette question affirmativement.

Une autre question qui n'est résolue ni par le décret de 1811, ni par le Code pénal, est celle de savoir quelle peine on appliquera à celui qui, étant propriétaire des arbres plantés sur le terrain de la route, les abattrait sans autorisation. Les articles 445 et 448 du Code pénal ne statuent qu'à l'égard de celui qui abat des arbres qu'il *sait appartenir à autrui*; or d'un côté, les lois et décrets attribuent aux riverains la propriété des arbres par eux plantés

sur les routes ; et d'un autre côté, la raison indique assez que la peine doit être plus forte dans le premier cas que dans le second.

Mais quelle peine prononcera-t-on, puisque ni le décret de 1811, ni la loi du 12 mai 1825, n'en établissent aucune? Il y a même cela de remarquable, qu'ils ne défendent pas aux riverains d'abattre les arbres par *eux plantés sur les routes.*

Nous répondrons que ce n'est pas dans ces lois qu'il faut aller chercher la solution de cette question ; car elles se bornent à consacrer la prohibition d'abattre, sans la sanctionner par aucune peine.

Mais il faut se reporter au Code rural de 1791, dont l'art. 43, titre 2, est ainsi conçu : « *Quiconque aura coupé ou détérioré des arbres plantés sur les routes*, sera condamné à une amende triple de la valeur des arbres, et à une détention qui ne pourra excéder six mois. »

Comme on le voit, cet article établit une juste proportion dans la répartition des peines avec les autres dispositions législatives. Ainsi, lorsqu'un propriétaire abat des arbres plantés sur son terrain, il doit être condamné à une amende égale à la triple valeur de ces arbres.

S'ils étaient plantés par lui sur le terrain de

la route, il serait en outre condamné à une détention d'un jour à six mois.

Enfin, si les arbres appartenaient à l'état, le *minimum* de l'emprisonnement serait de vingt jours par chaque arbre abattu, et le *maximum* de cinq ans pour la totalité des arbres.

Ces dispositions s'appliquent aux arbres plantés sur les boulevarts de Paris. (Arrêt du conseil du 14 septembre 1814.)

Elles s'appliquent même aux arbres des jardins publics des Tuileries, du Luxembourg, du Jardin du Roi, aux avenues des Champs-Élysées.

Lorsqu'une grande route traverse une forêt, qu'ainsi ce n'est pas une plantation particulière qui borde la route, mais bien des arbres faisant corps avec la forêt même, y a-t-il lieu à appliquer l'art. 448? La loi ne parle que d'arbres plantés sur le terrain même de la route à quelque distance du bord des fossés. Or, les arbres, dans le cas proposé, sont sur le terrain de la forêt, et non sur celui de la route. Cette distinction nous conduit à l'examen d'une autre question....

L'art. 448 a-t-il aboli les dispositions de l'ordonnance de 1669 sur les eaux et forêts, en telle sorte que la destruction ou mutilation des arbres faisant corps avec la forêt, sur le bord

de la route, doive être punie des peines prononcées par cet article ?

Cette question est importante, car l'ordonnance de 1669 ne prononce que des amendes et peines pécuniaires pour le fait dont il s'agit, tandis que l'article précité prononce la peine de l'emprisonnement.

A ne consulter que le discours de l'orateur du gouvernement chargé de présenter les motifs du projet de loi, la question devrait être résolue affirmativement. « Je ne m'arrêterai point, disait-il, aux dispositions qui prononcent des peines de police correctionnelle contre ceux qui détruisent des productions de la terre nécessaires aux besoins de la vie, ou des instrumens utiles à l'agriculture, ou qui font périr des animaux dont ils privent, sans aucune nécessité, le maître auquel ils appartiennent. La plupart de ces délits étaient prévus par les anciennes lois, mais plusieurs n'étaient pas assez punis : par exemple, l'ordonnance de 1669 ne prononçait point l'emprisonnement *dans le cas d'arbres abattus ou mutilés de manière à les faire périr;* l'amende qu'elle prononçait était insuffisante. »

Mais ce motif n'est qu'une erreur échappée à cet orateur. En effet, le Code pénal contient bien quelques dispositions applicables aux fo-

rêts. Ainsi, l'art. 458 punit d'une amende de 50 à 500 fr. l'incendie des propriétés mobilières ou immobilières d'autrui qui aura été causé..... par des feux allumés dans les champs à moins de cent mètres des maisons, édifices, *forêts*, *bruyères*, *bois*, *vergers*, plantation, etc. Voilà bien un objet de police forestière, que l'ordonnance de 1669 n'avait pas prévu; car cette ordonnance ne s'occupait, titre 32, art. 27, que des incendies causés dans les forêts par des feux allumés dans les forêts elles-mêmes ; elle était muette sur les incendies causés dans les forêts par des feux allumés au dehors.

Ainsi, l'art. 462 porte que « Si les délits de police correctionnelle dont il est parlé au présent chapitre, ont été commis par des gardes champêtres ou forestiers, ou des officiers de police, à quelque titre que ce soit, la peine d'emprisonnement sera d'un mois au moins, et d'un tiers au plus, en sus de la peine la plus forte qui serait appliquée à un autre coupable du même délit. »

Ce que disait M. Faure doit donc s'entendre des deux articles précédens.

Cette interprétation est confirmée par un passage du discours de M. le conseiller d'état Réal, lorsqu'il a présenté au corps législatif l'article dernier du Code pénal, portant « que,

dans toutes les matières qui n'ont pas été réglées par le présent Code, et qui sont régies par des lois et règlemens particuliers, les cours et tribunaux continueront de les observer. » Cette disposition (a-t-il dit, de l'ordre exprès du conseil d'état qui en avait fait l'objet d'une délibération positive) maintient les lois et règlemens actuellement en vigueur, relatifs aux dispositions du Code rural qui ne sont pas entrées dans ce Code..... à la chasse, *aux bois, aux forêts.* »

Ce qui met le sceau à cette démonstration, c'est que le décret du 8 novembre 1810, après avoir ordonné que le Code pénal sera publié dans le département des Bouches-du-Rhin, dans celui des Bouches-de-l'Escaut, et dans l'arrondissement de Breda, et qu'il y sera exécutoire à compter du 1er janvier 1811, ordonne expressément la même chose pour les art. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 25 et 26 du titre 32 de l'ordonnance de 1669; c'est que l'on trouve les mêmes dispositions dans le décret du 6 janvier 1811, pour les départemens de la Hollande, réunis à l'empire par le décret du 9 juillet précédent, et dans le décret du 9 novembre de la même année, pour les départemens de Rome et du Trasimène.

Enfin, ces principes ont été consacrés par

un arrêt de la cour de cassation du 9 mai 1812, dans lequel on lit les motifs suivans :

« Attendu que l'ordonnance des eaux et forêts est une loi spéciale, qui, régissant une matière que le Code pénal n'a pas entendu régler, doit, aux termes de l'art. 484 dudit Code pénal, continuer d'être observée par les tribunaux toutes les fois qu'il s'agit de prononcer sur les délits forestiers commis dans les bois de l'état, et même sur ceux de ces délits commis dans les bois des particuliers et communautés, qui n'ont pas été prévus et punis par des lois spéciales; d'où il suit, 1° que les art. 445, 446 et 448 du Code pénal de 1810 n'étaient point applicables à l'espèce, et ne peuvent être appliqués que lorsque les arbres abattus ou mutilés sont plantés, *soit sur des fonds ruraux autres que les bois et forêts*, *soit sur des places ou autres lieux désignés par l'art.* 448 *dudit Code pénal*; 2° que la condamnation, tant sous le rapport de l'amende, que pour restitution et dommages-intérêts, ayant été prononcée par le jugement attaqué dans les proportions voulues par les art. 5, 8 et 9 du titre 32 de l'ordonnance de 1669, et par l'art. 10 de la loi du 20 messidor an III, ce jugement n'a violé aucune loi. »

De tout ce que nous venons de dire, il résulte une distinction fondée sur la nature des

choses, c'est que bien que la loi du 29 floréal an X confère indéfiniment aux conseils de préfecture *la répression des contraventions commises sur les grandes routes et les arbres qui les bordent*, etc., leur pouvoir est limité *aux condamnations pécuniaires*, mais ne peut s'étendre aux *peines corporelles et d'emprisonnement.*

C'est ce qu'enseigne M. le président Henrion de Pansey, dans son *Traité de la compétence des juges de paix*, chap. 28.

« Mais à l'égard de celui qui coupe les arbres » bordant une grande route, et qui n'est pro- » priétaire d'aucuns héritages riverains, il était » inutile que le décret (celui du 16 décembre » 1811) s'en occupât, puisque le Code pénal » avait prévu son délit, en avait déterminé la » peine, et conféré l'application aux tribunaux » correctionnels. Tout ce qui résulte du silence » que le législateur a gardé sur ce point, c'est » donc qu'il n'a pas entendu innover, et que » son intention a été que celui qui a coupé les » arbres plantés sur une grande route, et qu'il » savait ne pas lui appartenir, demeurât sou- » mis à un emprisonnement de vingt jours à six » mois, ou même à deux ans, et que les tribu- » naux correctionnels continuassent de statuer » sur ces sortes de délits. D'un autre côté, com- » ment supposer que le législateur ait voulu

» donner le droit de prononcer des peines aussi » graves à des tribunaux tels que les conseils de » préfecture, où tout se fait si sommairement, » où il n'y a ni prétoire, ni officiers ministé- » riels, ni ministère public? »

Ainsi le Code pénal établit des peines corporelles et des peines pécuniaires contre ceux qui détruisent ou mutilent les arbres bordant les grandes routes.

L'auteur de ce délit sera passible de la peine d'emprisonnement, puis sera condamné à rétablir la plantation, à des dommages-intérêts et à une amende.

La première condamnation ne pourra être prononcée que par les tribunaux correctionnels; la seconde le sera par les conseils de préfecture.

Cette distinction est parfaitement bien marquée dans le décret de 1811.

L'art. 114 porte : « seront renvoyés à la connaissance des tribunaux les violences, vols de matériaux, voies de fait, ou réparations de dommages réclamés par des particuliers. »

Au surplus, cette disposition n'est pas nouvelle, elle était clairement établie par une décision de S. Exc. le ministre de la justice, en date du 28 vendémiaire an XI. Elle est contenue dans une lettre écrite par S. Exc. au direc-

teur général des ponts et chaussées, qui est ainsi conçue :

« J'ai reçu, citoyen conseiller d'état, votre lettre du 6 de ce mois, par laquelle vous me proposez diverses questions sur l'exécution de la loi du 29 floréal dernier, relative aux contraventions en matière de grande voirie. Je suis entièrement de votre avis sur la première et la troisième de ces questions, mais je ne partage pas votre opinion sur la deuxième.

» Vous aviez effectivement, comme vous me l'observez, déjà consulté le ministre de la justice sur cette question par une lettre du 25 thermidor dernier : vous avez dû recevoir la réponse qui vous a été faite le 23 fructidor suivant.

» Dans cette réponse, il vous disait que la loi du 29 floréal dernier, en attribuant au conseil de préfecture le pouvoir de statuer *définitivement* sur les contraventions en matière de grande voirie, et en statuant que les arrêtés seraient exécutés sans *visa* ni mandement des tribunaux, seraient exécutoires et emporteraient hypothèque, avait *entièrement* dépouillé l'autorité judiciaire de la connaissance de ces sortes de contraventions ; et qu'en conséquence le conseil de préfecture pouvait et devait prononcer sur les amendes encourues par les contrevenans, comme sur les indemnités ; restitu-

tions et réparations auxquelles les contraventions pourraient donner lieu. Je suis aussi de cet avis : je pense que le recours à l'autorité judiciaire est non-seulement inutile, mais encore interdit. Ce n'est pas seulement, en effet, la *poursuite*, la *réparation* des contraventions en matière de grande voirie qui sont confiées à l'autorité administrative, c'est encore la *répression* même ; cela résulte des termes formels de l'article 1er de la loi du 29 floréal, qui porte que ces sortes de contraventions seront *constatées*, *réprimées* et *poursuivies*. Le pouvoir de répression, qui appartient en toutes autres matières aux tribunaux, se trouve, par ces dispositions, attribué, en matière de grande voirie, à l'autorité administrative. L'intention du législateur se manifeste encore à cet égard par les dispositions de l'article 4, qui statue que les arrêtés de l'autorité administrative seraient exécutés sans *visa* ni mandement des tribunaux, et détermine les voies de contrainte qui pourront être employées pour l'exécution de ces arrêtés : il est clair qu'on a voulu donner à l'autorité administrative tous les moyens d'assurer la répression des contraventions en matière de grande voirie, sans subordonner l'exécution de ces mesures à l'autorité judiciaire.

» C'est aussi ce qui a été exprimé dans les motifs qui ont accompagné la proposition de la loi.

» Je ne pense pas cependant que l'autorité administrative puisse prononcer des peines corporelles ; elle doit se borner à appliquer les peines pécuniaires qui sont établies par les lois. L'application des peines corporelles est trop essentiellement du ressort des tribunaux de répression, pour qu'on puisse admettre que l'autorité administrative a le pouvoir de la faire.

» Mais, dans le cas où les contraventions de voirie constituent un délit soumis à la peine de l'emprisonnement, comme dans le cas prévu par l'article 43, titre 2 de la loi du 28 septembre 1791, ce n'est pas une raison qui empêche l'autorité administrative de connaître de la contravention; elle ne doit pas moins prononcer alors les dispositions qui sont de sa compétence, sauf à renvoyer le contrevenant devant le tribunal correctionnel pour l'application de la peine corporelle.

» La loi du 29 floréal ne s'étant point expliquée sur les peines, il est nécessaire de se conformer aux lois antérieures.

» J'ai l'honneur de vous saluer.

» *Signé* REGNIER. »

Voici la circulaire écrite par le conseiller d'état, directeur général des ponts et chaussées, aux préfets des départemens, le 13 frimaire an XI.

« Citoyen, j'ai été consulté sur la manière dont devait être entendue et exécutée la loi du 29 floréal an X, relative aux contraventions en matière de grande voirie, qui se compose de toutes les routes faites et entretenues par la république, des canaux, fleuves et rivières navigables, ainsi que des rues des communes qui font partie des grandes routes, à la charge du gouvernement.

» Je me suis adressé au grand juge et ministre de la justice, en lui proposant diverses questions sur l'exécution de cette loi.

» Je vous transmets copie de la lettre qu'il m'a écrite le 28 vendémiaire, par laquelle il me donne la solution de ces questions.

» Je vais les établir résolues dans l'ordre où elles ont été présentées, afin de lever les obstacles que vous pourriez rencontrer dans l'exécution de cette loi.

» 1° C'est au sous-préfet à ordonner par provision la répression des contraventions en matière de grande voirie, sur le vu des procès-verbaux, sauf le recours au préfet.

» 2° En cas de réclamations, c'est au préfet à statuer en conseil de préfecture.

» 3° Les conseils de préfecture jugent définitivement : ils décident s'il y a eu contravention ; ils prennent les mesures nécessaires pour la poursuite des contrevenans, qui peuvent se pourvoir devant l'autorité supérieure, après s'être conformés à la décision du conseil de préfecture.

» 4° Les arrêtés du conseil de préfecture sont, dans ce cas, exécutoires à la poursuite et diligence des préfets et des sous-préfets, par tous les moyens indiqués par l'art. 4 de la loi du 29 floréal an X. Les ingénieurs des ponts et chaussées ne doivent que surveiller et constater les délits ou contraventions, suivant l'article 11.

» 5° L'autorité administrative doit, en vertu de la même loi, seule et sans le concours de l'autorité judiciaire, statuer, ainsi qu'il est dit ci-dessus, sur les contraventions en matière de grande voirie, et prononcer même sur les amendes qu'entraînent les contraventions, sans préjudice de l'indemnité qui pourra être due pour détérioration, conformément aux anciens règlemens sur la grande voirie.

» Ainsi la police de conservation des routes, qui consiste dans l'application des peines,

n'appartient plus aux tribunaux ; la répression des contraventions en matière de grande voirie est attribuée aujourd'hui à l'autorité administrative, qui était chargée seulement par les lois des 14 et 22 septembre 1789, et 11 septembre 1790, de constater les délits, et d'en poursuivre la punition devant les tribunaux.

» Le conseil de préfecture doit appliquer les peines pécuniaires, en prononçant sur les amendes encourues par les contrevenans, comme sur les indemnités, restitutions et réparations auxquelles les contraventions peuvent donner lieu.

» Dans le cas où les contraventions de voirie constituent un délit soumis à la peine corporelle et d'emprisonnement, comme dans les cas prévus par les art. 43 et 44 de la loi du 28 septembre 1791, concernant les biens et usages ruraux et la police rurale, ce n'est pas une raison qui empêche l'autorité administrative de connaître de la contravention ; elle ne doit pas moins prononcer alors les dispositions qui sont de sa compétence, c'est-à-dire, en ce qui concerne la peine pécuniaire, sauf à renvoyer les contrevenans ou délinquans devant le tribunal correctionnel, pour l'application de la peine corporelle.

» La loi du 29 floréal ne s'étant pas expliquée

sur les peines, on doit se conformer aux lois antérieures.

» Je vous invite, citoyen préfet, à faire exécuter la loi du 29 floréal an X, d'après les principes établis par la lettre ci-jointe du grand juge et ministre de la justice, et sur lesquels j'ai cru devoir entrer avec vous dans quelques développemens instructifs, afin de dissiper des doutes nuisibles au service des ponts et chaussées, et indiquer la ligne de démarcation entre les autorités judiciaire et administrative, sur le fait de la grande voirie.

» Je vous salue.

» *Signé* CRETET. »

Ces principes ont été proclamés par un arrêt du conseil d'état du 21 mars 1807, sur un conflit négatif d'attributions, élevé entre le conseil de préfecture du département de la Côte-d'Or et un tribunal de première instance de ce département, au sujet d'un délit de ce genre, dont était prévenu le sieur Pavillon. Voyez *Répertoire de Jurisprudence*, au mot *Chemin*, n° 14. Les mêmes principes ont encore été consacrés par un autre arrêt du conseil du 2 février 1808.

Le décret du 16 décembre 1811 contient sur l'élagage des arbres, les dispositions suivantes: « Art. 102 : l'élagage de tous les arbres plan-

tés sur les routes, conformément aux dispositions du présent titre, sera exécuté toutes les fois qu'il en sera besoin, sous la direction des ingénieurs des ponts et chaussées, en vertu d'un arrêté du préfet qui sera pris sur le rapport de l'ingénieur en chef, et qui contiendra les instructions nécessaires sur la manière dont l'élagage devra être fait;

» Les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées sont chargés de surveiller et d'assurer l'exécution desdites instructions. »

» Art. 105. Les particuliers ne pourront procéder à l'élagage des arbres qui leur appartiennent sur les grandes routes qu'aux époques et suivant les indications contenues dans l'arrêté du préfet, et toujours sur la surveillance des agens des ponts et chaussées, sous peine d'être poursuivis comme coupables de dommages causés aux plantations des routes. »

La loi du 12 mai 1825 exige que les particuliers obtiennent une autorisation administrative pour pouvoir élaguer les arbres qui leur appartiennent sur le sol des routes. Nous avions pensé, dans nos précédentes éditions, qu'ils pouvaient élaguer sans autorisation les arbres plantés sur leur terrain; mais la généralité des termes du décret de 1811 et le rapport de M. Jacquinot Pampelune, ainsi que celui de

M. Calemard, nous déterminent à changer d'opinion. La défense d'élaguer est liée à l'obligation de conserver. En élaguant, on pourrait faire périr les arbres, et d'ailleurs retirer l'ombrage aux voyageurs.

Le Code rural de 1791, art. 43 du titre 2, inflige la même peine à ceux qui *coupent* qu'à ceux qui *dégradent* les arbres plantés sur les routes.

Et l'art. 446 du Code pénal punit ceux qui *écorcent* les arbres plantés sur les routes de manière à les faire périr, comme ceux qui les abattent.

Un arrêt du conseil du 22 juin 1825 a décidé que le fait d'avoir coupé des branches d'arbres plantés sur une route royale ne constitue ni un délit, ni une contravention, mais un simple dommage envers l'état, dont la connaissance, aux termes du § 1er de l'art 114 du décret du 16 décembre 1811, doit être portée devant les conseils de préfecture. Les auteurs de ce dommage n'étaient pas propriétaires riverains. Nous ne pensons pas que cet arrêt puisse faire jurisprudence. Autrement il faudrait aller jusqu'à dire que ceux qui couperaient et enlèveraient des branches d'arbres appartenant aux riverains, et situés soit sur la route, soit sur les terres contiguës, en seraient quittes

pour payer le dommage. Cela n'est pas possible. Il y a là un délit qui doit être puni, d'après les art. 14 et 43 du titre 2 du Code rural de 91. Une ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris du 2 août 1774, défend d'attacher des cordes aux arbres et d'y rien faire sécher et suspendre non plus qu'aux haies, à peine de confiscation des objets et de 50 fr. d'amende. Cette disposition est encore en vigueur.

Les dégradations des ouvrages d'art qui bordent les routes se commettent d'une infinité de manières qui ne peuvent être ici ni prévues, ni détaillées.

Quant aux fossés qui bordent les routes, deux cas peuvent se présenter :

Ou on les comble,

Ou on en coupe une partie.

Dans ces deux cas, il y a lieu à l'application de la peine prononcée par le Code rural et par le Code pénal.

Code rural, art. 17, titre 2.

« Il est défendu à toute personne de recombler les fossés, *de dégrader les clôtures*, de couper des branches de haies vives, d'enlever les bois secs des haies, sous peine d'une amende de la valeur de trois journées de travail. Le dédommagement sera payé au propriétaire, et suivant la gravité des circonstances, la déten-

tion pourra avoir lieu, mais au plus pour un mois. »

Code pénal, art. 456 : » Quiconque aura en tout ou en partie, comblé des fossés, détruit des clôtures, de quelques matériaux qu'elles soient faites, coupé ou arraché des haies vives ou sèches; quiconque aura déplacé ou supprimé des bornes ou pieds-corniers ou autres arbres plantés, ou reconnus pour établir les limites entre différens héritages, sera puni d'un emprisonnement qui ne pourra être au dessous d'un mois ni excéder une année, et d'une amende égale au quart des restitutions et des dommages-intérêts qui, dans aucun cas, ne pourra être au dessous de 50 fr. »

SECTION DEUXIÈME.

Compétence des tribunaux.

En parlant des attributions des conseils de préfecture, nous avons déjà expliqué une partie de la compétence des tribunaux. Il ne nous restera donc que peu de chose à dire pour compléter la théorie de la législation à cet égard.

Les lois dont nous avons rapporté les dispositions ne confèrent aux conseils de préfecture que la répression des délits ou contraventions

de la grande voirie, et par conséquent la décision des débats qui s'élèvent à ce sujet.

Mais toute question de propriété est essentiellement du ressort des tribunaux. Les conseils de préfecture ne sont que des juridictions d'exception, qui ne peuvent connaître que des contestations qui leur sont spécialement dévolues par une loi, et nous avons vu, dans la section précédente, qu'aucune loi ne place dans leurs attributions le jugement des questions de propriété.

Ainsi donc, si l'administration prétend qu'un particulier, en construisant une maison, ou de toute autre manière, a anticipé sur la route, ou si elle prétend que ce particulier l'a dégradée et qu'il soutienne que la partie de route qu'on l'accuse d'avoir usurpée ou dégradée lui appartient, cette question de propriété sera du ressort des tribunaux, sauf les mesures provisoires que les sous-préfets et préfets peuvent prendre dans l'intérêt public, comme nous l'avons déjà expliqué. Ces principes ont été consacrés par trois ordonnances royales des 1er novembre 1820, 14 janvier et 26 mai 1824. Nous les avons développés plus haut en parlant de la propriété des routes.

La question de savoir si un chemin forme une grande route ou un chemin vicinal n'est pas

dans les attributions des tribunaux et doit être décidée par le préfet, sauf recours au ministre et ensuite au conseil d'état.

Les anticipations, dépôts de fumiers et immondices, et les détériorations relatives aux chemins de halage sont bien de la compétence des conseils de préfecture lorsque la répression en est poursuivie dans l'intérêt de la navigation, par l'autorité administrative; mais c'est à l'autorité judiciaire à prononcer lorsque les poursuites sont faites à la requête du propriétaire du sol sur lequel est établi le chemin de halage, parce qu'alors il agit dans son intérêt privé pour repousser les atteintes portées à sa propriété.

Il en est de même, c'est encore aux tribunaux à prononcer, lorsqu'il s'agit de savoir à qui de deux particuliers appartient le sol sur lequel est établi le chemin de halage, ou s'il forme une propriété privée ou publique.

Il en est encore de même, si l'on prétend sur le chemin de halage un droit de servitude particulière indépendante de celle établie pour le service de la navigation.

Nous avons déjà cité, chap. II, plusieurs arrêts du conseil qui l'ont ainsi décidé; nous ajouterons celui rendu le 13 juin 1821, dans lequel on lit le motif suivant :

« Considérant qu'en admettant même que la portion de pré, sur laquelle Courtillier et Rocheron prétendent un droit de passage, fasse partie du chemin de halage, ce droit n'étant réclamé que pour une exploitation particulière et non pour le service de la navigation, ne constitue dans l'espèce qu'une question de servitude qui est de la compétence des tribunaux. »

Mais la question de savoir si le propriétaire riverain doit le chemin de halage, si le halage existe, s'il est nécessaire, est une question purement administrative. Elle dépend, en effet, de la question de savoir si la rivière est ou n'est pas navigable ou flottable. Or, c'est ce que l'administration seule peut déclarer. La déclaration de ce fait appartient aux préfets et non aux conseils de préfecture. C'est donc aux préfets à reconnaître préalablement la navigabilité de la rivière, à déclarer la nécessité du chemin de halage et à ordonner les mesures nécessaires pour son exécution, sauf le recours des parties qui se prétendraient lésées, au ministre de l'intérieur.

C'est aux tribunaux et non aux conseils de préfecture qu'il appartient de prononcer sur la question de savoir si un terrain en oseraie, situé entre un chemin de halage et une rivière navigable, et revendiqué comme propriété

privée, est ou non une dépendance du domaine public.

Arrêt du conseil du 1er novembre 1820, ainsi conçu :

Louis, — sur le rapport du comité du contentieux ; « Vu le rapport de notre ministre secrétaire d'état de l'intérieur, enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 14 décembre 1819, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure du 20 novembre 1818, qui a ordonné d'arracher une oseraie plantée par l'ingénieur des ponts et chaussées, sur des portions de prairies situées entre le chemin de halage et le bord de la Seine, et que la dame de Saint-Gervais revendique comme sa propriété ; Vu, etc.....

» Considérant qu'il s'agit de savoir si le terrain en litige est une dépendance du domaine public ou appartient à la dame de Saint-Gervais, et que le conseil de préfecture a excédé sa compétence en statuant sur cette question préalable qui est du ressort des tribunaux ;

» Notre conseil d'état entendu,

» Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

» L'arrêté du conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure du 20 no-

vembre 1818, est annulé pour cause d'incompétence. »

Lorsqu'un particulier a détruit un puisard existant dans sa propriété pour le service de la grande route et qu'il prétend n'être point obligé de conserver comme servitude envers l'état, le préfet peut ordonner le rétablissement du puisard pour cause d'utilité publique.

Cette décision n'empêche pas le particulier de faire statuer, par les tribunaux, sur la question de servitude, pour obtenir une indemnité. (Arrêt du conseil du 27 mai 1816, nº 2363.)

Les contestations sur la propriété des arbres plantés le long des routes doivent être portées devant les tribunaux. La loi du 12 mai 1825 est expresse sur ce point.

Cependant, si la question de propriété s'élevait à l'occasion d'arbres coupés, ou d'un élagage fait sans l'autorisation de l'administration, les conseils de préfecture, en renvoyant la question de propriété aux tribunaux, n'en prononceraient pas moins sur la contravention.

Comme nous l'avons dit dans le chapitre précédent, l'empiètement, l'usurpation, le creusement des fossés, les plantations des haies ou constructions de murs et autres entreprises le long des routes, sont du ressort des conseils de préfecture, sauf toutefois les questions de pro-

priété qui regarde les tribunaux ; mais si l'œuvre qui fait l'objet des poursuites nuisait à la circulation ou exposait la sûreté publique, la prétention de propriété n'empêcherait pas l'autorité administrative de faire remettre les choses dans le premier état, provisoirement et même définitivement, mais à la charge d'indemnité, si la question de propriété était résolue en faveur du particulier.

Il y aurait dans tous les cas, de la part de ce particulier, contravention pour avoir fait œuvre sur la grande route, sans avoir demandé la permission, et sous ce rapport, la compétence des conseils de préfecture aurait fait son effet.

Nous rappelons que les violences, vols de matériaux destinés à l'entretien des routes, voies de fait ou réparations de dommages réclamés par des particuliers sont exclusivement de la compétence des tribunaux. (Art. 114 du décret du 16 décembre 1811.)

CHAPITRE VIII.

Police du roulage et des messageries.

Quoique les routes soient indispensables aux communications, les impôts qu'on lève pour subvenir à leur construction et à leur entretien sont toujours considérables et excitent des plaintes. Le gouvernement a donc cherché le moyen d'obvier à cet inconvénient, en faisant sur les voitures de roulage et messageries des règlemens qui pussent arrêter les dégradations, et c'est de leur exécution que dépend la conservation des routes. Il est évident en effet que l'excès de chargement d'une voiture dont les roues, au lieu d'avoir une largeur suffisante et proportionnée au poids qu'elles supportent, sont d'une forme tranchante, doit contribuer beaucoup à leur détérioration et à leur excavation.

Pour donner à cette partie de la grande voirie les développemens qu'elle mérite, nous diviserons ce chapitre en deux sections. Dans la première, nous parlerons du poids de char-

gement des voitures, de la forme et largeur des roues et des barrières de dégel.

Dans la seconde, du mode de constater et de réprimer les contraventions, et de la compétence des autorités appelées à les juger.

SECTION PREMIÈRE.

Poids de chargement des voitures, forme et largeur des roues, barrières de dégel.

Des ordonnances, déclarations et arrêts du conseil des 14 novembre 1724, 27 avril 1772, 2 août 1774, 20 avril 1783 et plusieurs autres, avaient déterminé le nombre de chevaux, mulets et bœufs qu'il était permis d'atteler aux voitures, et prescrit différentes formalités pour la conservation des routes.

Toutes les dispositions relatives à cette matière furent refondues et réunies dans un arrêt du conseil du 28 décembre 1783, qui continua de la régir jusqu'à la révolution.

Mais à cette fatale époque de notre histoire, où tant de gens se jouaient de ce qu'il y avait de plus sacré, imaginant n'avoir d'autre règle que leur volonté ou leur intérêt, ces lois furent constamment violées.

« Pendant long-tems la police des grandes

routes a été totalement négligée; les précautions sages que l'expérience avait fait établir pour leur conservation, ont été oubliées; le sol même consacré à la voie publique n'a point été respecté; et souvent on a vu des particuliers, profitant du silence momentané des lois, s'y permettre les anticipations les plus répréhensibles.

» Partout également les lois relatives aux alignemens sont restées sans vigueur et sans exécution, et il en est résulté des inconvéniens d'autant plus graves, que les effets en sont plus durables.

» Partout enfin les règlemens qui fixaient le poids des voitures sont tombés dans la désuétude la plus absolue; et c'est à cet oubli funeste que l'on peut attribuer la cause principale de la détérioration des routes. »

(Extrait de la circulaire de M. le directeur général des ponts et chaussées à MM. les préfets, en date du 30 messidor an X.)

La première loi qui ait été rendue sur cette matière, depuis la révolution, est celle du 29 floréal an X.

Elle ne suit pas le système des anciens règlemens; le nombre des chevaux n'est pour rien dans ses dispositions, et le poids du chargement par elle déterminé est proportionné au nombre

de roues dont chaque voiture est garnie. Elle parle bien de l'emploi des jantes larges, et accorde une prime en autorisant, dans ce cas, à augmenter le chargement; mais elle n'en fait à personne une obligation.

Les autres dispositions sont relatives au mode de constater les contraventions, à la compétence attribuée à l'autorité administrative pour leur répression, au taux des amendes.

L'art. 6 autorise les préfets des départemens à suspendre momentanément le roulage, pendant les jours de dégel, sur les chaussées pavées.

Une seconde loi du 7 ventose an XII changea le sytème qui avait servi de base à la précédente, et en adopta un composé mi-partie de celui de cette loi et des anciens règlemens.

Elle établit en principe absolu la nécessité des roues à larges jantes pour les voitures de roulage attelées de plus d'un cheval. Elle fixe le *minimum* de leur largeur d'après le nombre de roues et celui des chevaux, sans considérer le poids du chargement que le voiturier est libre d'augmenter ou de diminuer.

Quant aux diligences, messageries ou autres voitures voyageant au trot, elle ne sont assujetties à ces conditions qu'autant que leur poids excède deux cent vingt myriagrammes.

Les voitures employées à la culture des ter-

res, au transport des récoltes et à l'exploitation des fermes, sont exceptées de l'application de la loi; mais le gouvernement règle le poids de leur chargement pour le cas où elles empruntent les grandes routes.

Les autres dispositions de la loi sont relatives au mode de constater les contraventions, à la compétence administrative pour les réprimer, aux peines et amendes, à l'époque ou les voitures à jantes étroites devaient cesser de circuler, aux modifications d'après l'expérience sur les roues à larges jantes, à la faculté qui peut être accordée d'augmenter le poids du chargement lorsque les jantes excéderont les largeurs déterminées, à la fixation de la longueur des essieux, à la forme des bandes et à celle des clous garnissant les jantes des voitures de roulage, à la largeur des jantes et au poids des diligences, messageries et autres voitures publiques.

Les dispositions de ces deux lois, et notamment de la dernière, annonçaient assez qu'elles n'étaient que des essais. Mais un décret du 23 juin 1806, tout en laissant encore quelque chose à désirer, a réglé définitivement cette matière et produit d'assez bons effets.

Ce décret abroge la loi précédente, qui proportionnait la largeur des jantes au nombre de

chevaux dont était attelée la voiture de roulage. Aujourd'hui, il est permis d'y atteler autant de chevaux que l'on veut. La largeur des jantes n'est plus proportionnée qu'au poids du chargement. C'est d'ailleurs ce qu'ont décidé deux arrêts du conseil dès 7 mars 1821 et 19 mars 1823.

Le poids des voitures de roulage, compris voiture, chargement, paille, corde, bache, a été fixé par l'art. 3 ainsi qu'il suit :

Pendant cinq mois, à compter du 1er novembre jusqu'au 1er avril, le poids des charrettes et voitures à deux roues, avec des bandes de onze centimètres de largeur, ne pourra excéder.	2,200 kil.
Bandes de quatorze centimètres.	3,400
Bandes de dix-sept.	4,800
Bandes de vingt cinq.	6,800
Pendant les sept autres mois de l'année, le poids des chariots à bandes de onze centimètres ne pourra excéder.	2,700
Bandes de quatorze centimètres.	4,100
Bandes de dix-sept.	5,800
Bandes de vingt-cinq.	8,200
Pendant les cinq mois à compter du 1er novembre jusqu'au 1er avril, le poids des chariots ou voitures à quatre roues et à voies égales, avec bandes de onze centimètres, ne pourra excéder.	3,300
Bandes de quatorze centimètres.	4,700
Bandes de dix-sept.	6,700
Bandes de vingt-deux.	8,700

Pendant les sept autres mois, le poids desdits chariots à bandes de onze centimètres ne pourra excéder. .	4,000 kil.
Bandes de quatorze centimètres.	5,700
Bandes de dix-sept.	8,100
Bandes de vingt-deux.	9,600

L'art. 4 fait une exception en faveur des chariots dont les voies sont inégales, c'est-à-dire lorsque la voie de derrière excède celle de devant dans les proportions suivantes, et que ces proportions se trouvent également entre la largeur des essieux d'un échantignole à l'autre:

Pendant les cinq mois d'hiver, chariots, bandes de onze centimètres avec excès de largeur pour la voie de derrière, de douze centimètres.	3,700 kil.
Bandes de quatorze centimètres avec excès de largeur de seize.	6,200
Bandes de dix-sept centimètres, excès de largeur de dix-neuf.	7,400
Bandes de vingt-deux centimètres, excès de largeur de vingt-quatre.	9,500
Les mêmes chariots, pour les sept mois d'été, et avec les excès de largeur de voie ci-dessus déterminées:	
Bandes de onze centimètres.	4,400
Bandes de quatorze.	6,200
Bandes de dix-sept	8,800
Bandes de vingt-deux.	11,400

Par l'art. 5, il est accordé une tolérance sur le poids ci-dessus fixé des charrettes et des chariots, pour suppléer aux cas où les roues et les

voitures seraient surchargées de boue, et où leur bagage et même leur chargement seraient imprégnés d'eau. La tolérance est uniforme pour toutes les saisons et pour toutes les largeurs de bandes; elle est fixée à deux cents kilogrammes en faveur des charrettes, et à trois cents pour les chariots.

Par l'art. 6, le poids des voitures publiques, diligences, messageries, fourgons, allant en poste ou avec relais, berlines, est fixé pour toute l'année ainsi qu'il suit :

Avec bandes de six centimètres.	2,000 kil.
De sept.	2,300
De huit.	2,600
De neuf.	2,900
De dix	3,200
De onze.	3,400

La tolérance sur le poids des voitures publiques, pour les causes exprimées dans l'art. 4, est fixée par l'art. 7 à cent kilogrammes pour chaque voiture.

L'art. 8 dispose que le poids des voitures employées à la culture des terres, au transport des récoltes, à l'exploitation des fermes, et qui, par l'art. 8 de la loi du 7 ventose an XII, sont exceptées de l'obligation d'avoir des roues à jantes larges, ne pourra, lorsqu'elles fréquenteront les grandes routes, excéder, dans

aucun cas, quatre mille kilogrammes, chargement compris.

L'art. 9 fait exception à ces dispositions pour les objets indivisibles, tels que pierres, marbres, arbres et autres dont le poids ne peut être diminué; ils pourront, en conséquence, être transportés par des voitures dont la dimension des jantes serait inférieure aux largeurs déterminées.

Les préfets sont néanmoins autorisés à appliquer les dispositions de ce décret aux voitures habituellement employées à l'exploitation des carrières et à celle des forêts. Les propriétaires de ces voitures sont tenus d'obtempérer aux règlemens des préfets, sous les peines portées par la loi du 7 ventose an XII.

Le titre 3 est intitulé *pesage des voitures*, et décide qu'il aura lieu au moyen de ponts à bascule déjà établis ou à établir. On peut voir dans la loi même les différentes dispositions créées pour l'exécution de cette mesure.

Le titre 4 règle la longueur des essieux et la forme des clous.

Le titre 5 est relatif à la vérification de la largeur des bandes, à celle des voies inégales, de la longueur des essieux et des clous des bandes.

Les préposés aux ponts à bascule sont char-

gés de vérifier la largeur des bandes au moyen des jauges en fer qui sont remises à chaque bureau par l'administration des ponts et chaussées.

Le titre 6 excepte de l'application de la loi les voitures employées au service militaire et appartenant à l'état. Mais l'exception ne s'étend pas à celles que les entrepreneurs de transports emploient pour le service des corps, de l'artillerie, des hôpitaux militaires et des autres services.

Le titre 7 règle le montant des amendes. Nous nous occuperons de cet objet dans le chapitre suivant.

Le titre 8 est relatif à la police. Il oblige tout propriétaire de voiture de roulage à y poser une plaque de métal contenant son nom et son domicile, ce qui toutefois ne s'applique pas aux voitures légères traînées par un seul cheval et chargées du poids de quatre mille kilogrammes. (Arrêt du conseil du 21 mars 1821.) Ce titre contient encore plusieurs autres dispositions importantes qu'il serait trop long de rapporter ici.

Le titre 9 *du contentieux* règle la compétence des autorités appelées à constater ou à juger les contraventions.

Une ordonnance royale du 24 décembre

1814 a comblé une lacune du décret que nous venons d'analyser relativement à l'application des peines Nous en parlerons ailleurs. Il existe en outre deux ordonnances royales des 4 février 1820 et 21 juin 1821, relatives aux voitures à voies inégales et à jantes de largeurs différentes. Les entrepreneurs de diligences, messageries, voitures publiques sont encore assujettis à plusieurs autres obligations; mais comme elles sont prescrites pour la sûreté des voyageurs et non pour la conservation des routes, nous ne nous en occuperons pas, et nous nous contenterons de renvoyer ceux qui désireraient les connaître au décret du 28 août 1808, à la loi du 25 mars 1817 et à l'ordonnance royale du 4 février 1820.

La circulation des voitures à jantes étroites, attelées de plus d'un cheval, est interdite par la loi du 7 ventose an XII et par le décret du 23 juin 1806; en conséquence, les voitures attelées de plus d'un cheval doivent avoir des jantes de onze centimètres de largeur, sans qu'il soit besoin de constater qu'elles sont en en surcharge, et, en cas de contravention, il y a lieu de prononcer l'amende. (Arrêt du conseil du 24 décembre 1823.)

Les voitures à jantes au dessous de onze centimètres de largeur sont les seules qui ne

peuvent pas circuler attelées de p... ...nt que c'est vaux. Celles à jantes de onze centim... ...liers à peuvent être mises en contravention qu'au... que leur poids aurait excédé celui qui a été fixe par le décret du 23 juin 1806 pour les jantes de cette largeur ; par conséquent, lorsque le poids n'a pas été constaté, on ne peut condamner le voiturier pour excès de chargement. (Arrêt du conseil du 2 février 1825.)

Les voitures employées à la culture des terres, au transport des récoltes et à l'exploitation des fermes sont dispensées de la rigueur des règlemens quand elles *empruntent* les grandes routes. Cette disposition s'applique au cas seulement où les voitures sont obligées de prendre la grande route pour les transports du manoir ou des champs à la ville, ou de la ville au manoir ou aux champs ; ainsi les voitures sont soumises aux règlemens sur la police du roulage, si elles transportent des grains, des pailles, des foins aux marchés ou chez des particuliers ; ou si elles conduisent des fumiers recueillis dans la ville ; elles font en cela office de voitures de roulage ; la tolérance étendue jusque là rendrait l'objet des règlemens illusoire.

C'est ce qui résulte d'une instruction du directeur général des ponts et chaussées, de la

fin de juin 1806 et de quatre arrêts du conseil des 20 octobre 1819, 18 avril 1821, 19 février 1823 et 22 mai 1825; dans le second, on lit les motifs suivans: « Considérant qu'il résulte des lois et décrets ci-dessus visés que l'exception faite par l'article 8 de la loi du 7 ventose an XII n'est applicable qu'aux transports qui se font d'un point à l'autre d'une ferme et de ses dépendances; considérant que, dans l'espèce, le sieur Yves Leden avait pour but de livrer le chargement de sa voiture à la consommation ou au commerce; que l'exception relative aux roues à jantes larges, prononcée par l'article 8 de la loi du 7 ventose an XII, n'est point applicable à ce cas. »

Les propriétaires de voitures, ou rouliers, sont obligés de déclarer, avant de commencer leurs voyages et en arrivant devant le pont à bascule, s'ils veulent faire peser leur voiture;

Les préposés aux ponts à bascule ne sont pas tenus de les avertir dans le cas où ils ne font pas cette déclaration. S'ils ne la font pas et que les préposés reconnaissent une surcharge, il y a contravention, sans qu'il soit besoin de constater si elle a plus ou moins dégradé la route, et encore que la voiture n'ait pas abandonné le pavé de la ville.

Arrêt du conseil du 17 avril 1822 dans lequel

on lit les motifs suivans : « Considérant que c'est aux propriétaires de voitures et aux rouliers à déclarer s'ils veulent user de la faculté qui leur est réservée par l'article 12 du décret du 23 juin 1806 de faire peser leur voiture avant de commencer un voyage ; que les préposés n'ont point été assujettis à les avertir des précautions qu'ils doivent prendre en ce cas ; et qu'en effet quand une voiture passe devant un pont à bascule, le préposé ignore si c'est le commencement ou la continuation d'un voyage ;

» Considérant que les amendes fixées par ledit décret sont encourues par le seul fait de la surcharge sans qu'il soit nécessaire de faire constater si cette surcharge a plus ou moins dégradé la route ; qu'aux termes dudit décret, il est expressément question d'amendes et non de réparations de dommages ; considérant que le pavé des villes, dans le prolongement des routes, fait essentiellement partie desdites routes et est compris au budget des ponts et chaussées ; qu'ainsi, l'on ne peut pas dire qu'une route commence au pont à bascule qui serait placé à la barrière d'une ville ; que, d'ailleurs, beaucoup de villes n'ont pas même de pont à bascule. »

Il ne nous reste plus qu'à dire un mot sur les **barrières de dégel.** A l'époque des dégels, les

chaussées pavées sont excavées et sillonnées par le passage des voitures qui les détériorent considérablement. Une ordonnance du 12 novembre 1720 a autorisé la clôture momentanée des chemins pendant la mauvaise saison, au moyen de pieux et de barrières. L'art. 6 de la loi du 29 floréal an X a confirmé cette disposition dont une ordonnance du 23 septembre 1816 a déterminé le mode d'exécution.

SECTION DEUXIÈME.

Du mode de constater et de réprimer les contraventions, et de la compétence des autorités appelées à les juger.

L'art. 4 de la loi du 29 floréal an X portait que les contraventions à cette loi, qui n'avait pour objet que le poids des voitures, seraient jugées par voie administrative.

L'art. 3 de celle du 7 ventose an XII voulait que les contraventions à cette loi, qui avait pour objet l'emploi des jantes larges, fussent constatées par les préposés à la perception de la taxe d'entretien, et décidées par voie administrative, conformément à la loi du 29 floréal an X.

L'art. 38 du décret du 23 juin 1806 porte : les contestations qui pourraient s'élever sur l'exécution du présent règlement, et notam-

ment sur le poids des voitures, sur l'amende et sa quotité seront portées devant le maire de la commune et par lui jugées sommairement sans frais et sans formalité : ces décisions seront exécutées provisoirement sauf le recours au conseil de préfecture, comme pour les matières de voirie, selon la loi de floréal an X.

Enfin, un décret du 18 août 1810 a étendu aux préposés aux droits réunis et aux octrois les dispositions de la loi du 29 floréal an X et autres qui désignent les fonctionnaires appelés à constater les contraventions en matière de grande voirie, de poids des voitures et de police sur le roulage; et a ordonné que tous lesdits fonctionnaires seront tenus d'affirmer, devant les juges de paix, les procès-verbaux qu'ils seront dans le cas de rédiger, lesquels ne pourront autrement faire foi et motiver une condamnation.

Il résulte de ce que nous avons dit que toutes les contraventions aux lois relatives aux voitures sont poursuivies comme les délits de grande voirie devant le conseil de préfecture, à cette exception près, que la première décision (celle provisoire) est rendue par le maire, au lieu de l'être par le sous-préfet. Les voituriers ayant besoin de n'éprouver aucun retard, il fallait bien adopter le mode de déci-

sion provisoire qui ne pouvait être confié qu'au maire du lieu où ils se trouvent.

Cependant, à Paris, le préfet de police remplit, en cette partie, les fonctions attribuées aux maires. C'est donc à l'autorité administrative et non aux tribunaux à prononcer sur les contraventions relatives aux plaques (arrêts des 20 novembre 1822 et 22 janvier 1823, 17 mars et 23 novembre 1825). L'arrêt contraire du 5 novembre 1823 est isolé et fondé sur une erreur. Cette attribution reçoit exception lorsqu'il existe sur les plaques quelque règlement de police locale dont alors les contraventions seraient déférées à la police municipale. (Arrêt du 21 mars 1821.)

Les contraventions aux règlemens relatifs à l'établissement des barrières de dégel doivent être reconnues, et l'application des amendes encourues doit être faite par le conseil de préfecture, sauf à poursuivre ultérieurement le contrevenant devant le tribunal de simple police, conformément à l'art. 476 du Code pénal.

Arrêt du 30 mai 1821, fondé sur les motifs suivans :

« Vu les art. 4 et 5 de la loi du 29 floréal an X, sur les contraventions en matière de grande voirie, et les art. 6, 7 et 8 de notre or-

donnance du 23 décembre 1816, relative à l'établissement des barrières de dégel;

» Considérant qu'il s'agissait d'une contravention à l'article de ladite ordonnance, relatif au poids des voitures pendant la fermeture des barrières de dégel, et que, d'après l'art. 7 et les dispositions de la loi du 29 floréal an X, auxquelles cet article se réfère, la contravention pour dommage causé à la grande route pendant le dégel, et l'application de l'amende encourue devaient être préalablement prononcées par le conseil de préfecture, sauf, ainsi que le prescrit le même art. 7, à poursuivre ultérieurement le contrevenant devant le tribunal de simple police, conformément à l'article 476. »

Les procès-verbaux de contravention, en matière de police de roulage, peuvent être affirmés devant les adjoints de maire.

Ainsi décidé par arrêt du conseil du 30 mai 1821, dans lequel on lit les motifs suivans :

« Considérant que, par l'art. 38 du décret du 23 juin 1806, les maires ont été chargés *de prononcer provisoirement*, et sauf recours aux conseils de préfecture sur le fait des contraventions à la police du roulage; considérant que, par décret du 18 août 1810, les procès-verbaux, en matière de police de roulage,

doivent être affirmés devant le juge de paix, mais que, d'après le décret du 16 décembre 1811, relatif aux routes en général, ces procès-verbaux peuvent être affirmés devant les maires ou leurs adjoints; qu'il convient surtout d'user de cette faculté lorsqu'il s'agit de contraventions sur lesquelles les maires ont à prononcer provisoirement; et qu'ainsi, dans le cas particulier, ces procès-verbaux ont été valablement affirmés devant l'adjoint du maire de Nanci. » Un autre arrêt du 22 janvier 1823 a même décidé que l'affirmation était valablement faite devant le maire quoiqu'il fût juge au provisoire de la contravention et qu'il n'est pas nécessaire que les préposés soient assistés dans la rédaction des procès-verbaux.

Aux termes du décret du 23 juin 1806, il faut, pour les voitures dont les jantes ont de onze à vingt-deux centimètres de largeur, que la contravention de surcharge soit constatée par le pesage au pont à bascule. L'art. 12 qui autorise les propriétaires de voitures à se présenter à ce pont, pour s'assurer du poids de leur chargement et éviter par là de s'exposer à la contravention, est applicable seulement à ceux qui réclament le pesage avant de commencer leur voyage, et non à ceux qui arrivent à son terme, bien que dans le trajet qu'ils ont

fait depuis le lieu de chargement jusqu'à la destination, ils n'aient pas rencontré de pont à bascule. (Arrêt du 4 juin 1822.) Quoique le décret du 23 juin 1806 énonce que la largeur des bandes des roues des voitures sera vérifiée avec des jauges en fer déposées dans les bureaux des ponts à bascule, tout autre moyen de vérification pendant le trajet parcouru, et sur des points éloignés de ces bureaux, n'est pas interdit à peine de nullité. (Arrêts du 4 février 1824, inséré au *Bulletin des Lois*, et du 12 janvier 1825.)

Les procès-verbaux qui constatent des contraventions aux lois sur la police du roulage, sont dispensés du timbre et de l'enregistrement. Le conseil d'état l'a jugé dans l'espèce suivante :

Un arrêté du conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure du 2 juillet 1819 avait déclaré nul et non avenu un procès-verbal du 1er mai de la même année, par lequel le préposé au pont à bascule, établi à Rouen, avait constaté qu'une charrette attelée de deux chevaux avait été arrêtée sur la grande route avec deux roues à jantes étroites, en contravention aux règlemens sur la grande voirie.

Ce procès-verbal, affirmé le lendemain de sa

date, n'avait été ni visé pour timbre, ni enregistré, et le défaut de la formalité de l'enregistrement avait servi de base à la décision du conseil de préfecture, lequel a appliqué la loi du 19 décembre 1790, § 1er, 2e section, 3e classe du tarif.

Cet arrêté a été dénoncé par le préfet de la Seine-Inférieure au ministre de l'intérieur qui lui-même l'a déféré au conseil d'état, et le 29 août 1821, il est intervenu une ordonnance ainsi conçue :

« Louis, etc., sur le rapport du comité du contentieux, vu le rapport de notre ministre de l'intérieur; vu les lois des 19 décembre 1790 et 2 frimaire an VII; vu l'art. 38 du décret du 23 juin 1806, qui porte que les procès-verbaux en matière de police de roulage seront portés devant le maire de la commune, pour être par lui jugés sommairement, sans frais et sans formalités; vu le décret du 18 août 1810, qui n'astreint les préposés aux ponts à bascule qu'à l'affirmation de leurs procès-verbaux; vu l'art. 77 de la loi du 28 avril 1816, qui maintient les dispositions des lois, décrets et ordonnances auxquels il n'est pas dérogé;

» Considérant que la disposition de la loi du 19 décembre 1790, sur laquelle se fonde le conseil de préfecture, a été abrogée par les lois

et décrets postérieurs, et notamment par le décret du 23 juin 1806 qui n'a pas assujetti au droit de timbre et enregistrement les procès-verbaux relatifs à l'exécution des lois des 29 floréal an X et 7 ventose an XII; considérant qu'il résulte des documens transmis par notre directeur général des domaines et de l'enregistrement, que ce décret a été ainsi entendu et exécuté;

» Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit : L'arrêté du conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure du 2 juillet 1819 est annulé. »

La question a encore été décidée dans le même sens par une ordonnance royale du 31 octobre 1821; elle l'avait déjà été antérieurement par ordonnance du 18 juillet 1816.

Aucune loi ne fixait de délai pour l'oppposition aux jugemens par défaut que rendent les conseils de préfecture en matière de police du roulage, et le délai ordinaire de huitaine ne pouvait suffire à des rouliers et conducteurs que leur état éloigne rapidement du lieu de la contravention, et dont le domicile réel en est souvent aussi à une grande distance. Une ordonnance royale du 9 juillet 1823 a fixé ce délai à trois mois, à partir de la signification faite à la diligence du préfet au domicile du

roulier ou conducteur ; nous pensons qu'une signification à sa personne ferait courir le délai.

CHAPITRE IX.

Des peines pour contraventions commises sur les chemins.

Cette partie de la législation sur les grands chemins n'est pas la moins embarrassante, parce que c'est plus particulièrement à cet égard que nous manquons de dispositions bien précises; aussi éprouve-t-on souvent de grandes difficultés pour déterminer quels faits constituent une contravention, et la peine qu'on doit infliger au contrevenant.

Il faut remarquer que la loi du 29 floréal an X, quoique contenant une assez grande énumération des faits qui constituent des contraventions, n'établit aucune peine; elle dispose bien que le conseil de préfecture statuera définitivement sur les contraventions, et que les individus condamnés seront contraints par l'envoi de garnisaires et saisie de meubles,

mais elle ne dit pas à quoi ils peuvent être condamnés, et ne déclare pas s'en référer pour l'application des peines à la législation antérieure.

Cette loi étant muette sur les peines, il faut, pour les déterminer, se reporter aux dispositions des lois et règlemens antérieurs; car, outre qu'il est de principe que les dernières lois ne dérogent aux précédentes que dans les dispositions qui y sont contraires, il est certain que le législateur n'a pas voulu laisser les contraventions impunies, et il est impossible de supposer qu'en donnant aux conseils de préfecture le droit de prononcer sur les contraventions, il n'ait pas voulu leur conférer en même tems le pouvoir d'appliquer les peines qu'entraînent ces mêmes contraventions, puisque cette attribution serait sans cela illusoire.

C'est dans ce sens que le ministre de la justice et le directeur des ponts et chaussées se sont expliqués dans leurs lettres transcrites ci-dessus, pages 136 et suivantes, desquelles il résulte que, la loi du 29 floréal an X gardant le silence sur les peines, on doit, à cet égard, se conformer aux lois antérieures.

Nous allons donc rappeler les dispositions des lois antérieures à celle du 29 floréal an X, ainsi que celles des lois postérieures qui ont

apporté quelques changemens à la précédente législation.

Une ordonnance des trésoriers de France du bureau de Paris du 17 mai 1686 punit de 100 livres d'amende ceux qui plantent des haies, ronces, épines et arbres, à moins de six pieds du bord des chemins, ceux qui rejettent et entassent des pierres dans lesdits chemins, les fouillent, les coupent ou les labourent, comme ceux qui négligent d'aplanir toutes les buttes et tertres de terre qui sont au devant de leurs fonds le long des chemins. L'arrêt du conseil du 26 mai 1705 punit de 10 livres d'amende ceux qui plantent sur leurs héritages à moins de trois pieds de distance des fossés. L'ordonnance du bureau des finances du 29 mars 1754 prononce 50 livres d'amende, outre le rétablissement de l'ancien état des choses, contre ceux qui font des translations de chemins, et contre ceux dont les héritages reçoivent les eaux des chemins, mais qui les closent ou les exhaussent pour s'en débarrasser. La même ordonnance prononce 300 livres d'amende avec confiscation des matériaux, outils et équipages, contre ceux qui ouvrent des carrières trop près des chemins.

L'arrêt du conseil du 27 février 1765 prononce une amende de 300 livres, la démolition

des ouvrages et la confiscation des matériaux, contre ceux qui construisent, reconstruisent ou réparent des édifices, posent des échoppes ou choses saillantes le long des routes, sans avoir préalablement obtenu les alignemens ou permissions nécessaires des trésoriers de France, que représentent aujourd'hui les préfets. La même amende est prononcée contre les ouvriers et entrepreneurs. Ceux qui sans droit donnent lesdits alignemens et permissions, répondent en leur propre et privé nom des condamnations prononcées contre les particuliers, propriétaires, locataires et ouvriers.

Nous devons placer ici une observation importante. La peine de 300 livres d'amende, avec démolition de nouveaux ouvrages et confiscation des matériaux qui les constituent, serait beaucoup trop sévère dans une foule de cas. Ainsi, par exemple, il y a de la différence entre le fait d'un riverain qui, en construisant, sans autorisation, une maison le long d'une grande route, aura anticipé sur le terrain de cette route, et le fait de celui qui ayant déjà au bord de la route une maison, dont un ouragan aura détruit la toiture en tout ou en partie, l'aura fait réparer pour n'être pas exposé à toutes les injures du tems.

Aussi il arrive très-fréquemment que les con-

seils de préfecture ; et surtout le conseil d'état, usent d'indulgence ; qu'appréciant les circonstances, et le plus ou moins de bonne foi des contrevenans, ils ne prononcent que l'amende sans démolition ; que quelquefois même ils modèrent l'amende prononcée par la loi.

Toutefois, cette indulgence n'est pas une raison pour se dispenser d'obtenir les alignemens et permissions nécessaires qui sont exigés dans tous les cas.

L'ordonnance du bureau des finances du 18 juin 1765 punit de 50 livres d'amende, outre la réparation du dommage, ceux qui, par labour, fouilles ou autrement, comblent les fossés, abattent les berges et les talus, et poussent les labours jusqu'au pied et pourtour des arbres au bord des fossés, berges et talus, et y plantent et ensemencent. L'ordonnance du bureau des finances du 2 août 1774 punit du carcan pour la première fois, et des galères pour la seconde, les paveurs et tous autres qui volent les matériaux destinés aux routes ou mis en œuvre ; les complices sont condamnés à 1,000 livres d'amende. Ceux qui troublent ou injurient les ouvriers sont punis de 300 livres d'amende, et ceux qui font des tranchées ou ouvertures dans les routes, de 100 livres. Il est aussi défendu d'endommager les bornes milliaires,

d'attacher des cordages et d'exposer des objets quelconques sur les arbres et haies, à peine de 50 livres d'amende et de confiscation, ou de laisser des arbres coupés sur les routes. Toutes ces dispositions ont été renouvelées par l'ordonnance du bureau des finances du 17 juillet 1781.

Son article 9 défend de poser aucuns matériaux, voitures et choses quelconques sur aucune partie des grandes routes, d'y faire des fouilles et d'y prendre de la pierre, du sable ou autres matériaux à peine de 100 liv. d'amende dont sont responsables les propriétaires des héritages riverains, lorsque les auteurs du délit sont inconnus.

L'art. 1er de la première loi du 29 floréal an X contient, comme nous l'avons déjà dit, une nomenclature des faits qui constituent des contraventions. Ce sont :

1° Les dépôts de fumiers ou d'autres objets;

2° Les anticipations,

3° Toutes espèces de détériorations commises sur :

Les grandes routes,

Les arbres qui les bordent,

Les fossés,

Les ouvrages d'art et matériaux destinés à leur entretien,

Les chemins de halage,

Les francs bords, fossés et ouvrages d'art.

Ceux qui embarrassent ou encombrent les routes par des dépôts de fumiers ou d'autres objets, sont passibles de l'amende prononcée par les anciens règlemens; le Code pénal et les autres lois n'étant applicables dans leurs dispositions générales qu'aux cas sur lesquels les règlemens particuliers n'ont pas statué.

Les *anticipations* et les *détériorations* commises sur les grandes routes sont prévues et punies par les anciens règlemens et par la loi du 6 octobre 1791. Cette dernière loi ne peut régir que les détériorations et anticipations commises pour des faits non spécifiés dans ces règlemens.

L'art. 40, titre 2, est ainsi conçu :

« Les cultivateurs ou tous autres qui auront *dégradé* ou *détérioré*, de quelque manière que ce soit, des *chemins publics*, *ou usurpé sur leur largeur*, *seront condamnés à la réparation ou à la restitution*, *et à une amende qui ne pourra être moindre de 3 fr., ni excéder 24 fr.* »

L'art. 44 de la loi du 6 octobre 1791 qui prononce la peine de 3 à 24 fr. d'amende et un emprisonnement municipal contre ceux qui enlèvent les gazons, les terres ou les pierres des chemins publics, ne nous paraît applicable

qu'aux chemins vicinaux; les anciens règlemens nous semblent avoir conservé toute leur force pour la grande voirie, sauf en ce qui touche les peines afflictives et infamantes. (Dernier article du Code pénal de 1791.)

Tout ce que nous venons de dire nous paraît devoir s'appliquer aux chemins de halage, qui par leur destination forment aussi des chemins publics que la loi du 29 floréal an X place sur la même ligne que les grandes routes.

Quant aux peines applicables à ceux qui commettent des contraventions ou délits sur les arbres qui bordent les routes, nous nous en sommes suffisamment expliqués au chap. VII. Nous y renvoyons pour éviter des répétitions inutiles.

Relativement aux fossés, ou ils appartiennent aux riverains, ou ils appartiennent à l'état. S'il s'agit de travaux d'entretien, de curement et de réparation et que le fossé appartienne à l'état, les particuliers n'en sont pas tenus; si le fossé appartient aux riverains, ils y sont obligés, et l'arrêt du conseil du 26 mai 1705 prononce 10 liv. d'amende au cas de contravention. Outre cette peine, les travaux seraient exécutés à leurs frais par les agens des ponts et chaussées.

Dans le second cas, c'est-à-dire, s'il s'agit

d'*anticipations* ou *détériorations* de fossés, ce n'est plus une omission, c'est un fait qu'on impute aux riverains, et l'art. 17, titre 2 de la loi du 6 octobre 1791, prononce une amende de la valeur de trois journées de travail, indépendamment de la réparation du dommage et de la détention de police municipale, qui peut être apppliquée suivant les circonstances.

Mais le Code pénal de 1810 a augmenté la peine que doivent subir ceux qui *anticipent* sur les fossés; nous disons ceux qui *anticipent*, car c'est bien anticiper que de les combler.

L'art. 456 de ce Code prononce pour ce cas un emprisonnement qui ne peut être au dessous d'un mois, ni excéder une année, et une amende égale au quart des restitutions et des dommages-intérêts qui, dans aucun cas, ne peuvent être au dessous de 50 fr. Cette peine est aussi applicable à ceux qui coupent ou arrachent, en tout ou partie, des haies vives ou sèches appartenant à l'état; qui déplacent ou suppriment des bornes.

Au surplus, la loi du 6 octobre 1791 reste toujours en vigueur contre ceux qui *dégradent* les fossés. Cette loi emploie les expressions: *dégradation de clôture;* et il nous semble qu'un fossé est une véritable clôture.

Les ouvrages d'art existant sur les routes

sont considérés comme une dépendance de ces mêmes routes, et tout ce que nous avons dit des dégradations, détériorations ou anticipations qui peuvent s'y commettre, s'applique également à celles des ouvrages d'art qui y existent, sauf l'application de l'art. 257 du Code pénal qui prononce un mois à deux ans d'emprisonnement et 100 à 500 fr. d'amende contre quiconque détruit, abat, mutile ou dégrade des monumens, statues et autres objets destinés à l'utilité ou à la décoration publiques et élevés par l'autorité publique ou avec son autorisation.

La peine du carcan, et celle des galères en cas de récidive, prononcée par les anciens règlemens contre ceux qui volaient les matériaux destinés aux routes, soit qu'ils fussent dans les ateliers, ou sur le sol des routes ou déjà employés, ne peut plus être appliquée. Le Code pénal en substitue une autre qui peut aller depuis cinq ans d'emprisonnement jusqu'aux travaux forcés à perpétuité.

Ceux qui troublent les ouvriers employés aux routes sont passibles de trois mois à deux ans d'emprisonnement et d'une amende qui ne peut excéder le quart des dommages-intérêts ni être au dessous de 16 fr. C'est la peine prononcée par l'art. 438 du Code pénal contre

ceux qui, par des voies de fait, s'opposent à la confection des travaux autorisés par le gouvernement.

Une ordonnance rendue par le bureau des finances de la généralité de Paris, le 16 juillet 1764, a fait défense d'établir aucune gouttière saillante sur la voie publique aux nouveaux édifices à construire et aux anciennes maisons dont les toitures se reconstruiraient dans la ville de Paris et dans les autres villes, bourgs et villages de la généralité, le long des routes entretenues par le roi, sous peine d'amende, de démolition et de confiscation de cette sorte d'ouvrage.

Les amendes pour contraventions aux règlemens sur le poids des voitures et la police du roulage, sont réglées par le titre 7 du décret du 23 juin 1806. En voici les dispositions :

« Art. 27. Les contraventions relatives aux poids des voitures pour excès de chargement, au delà des quantités réglées par le présent décret, seront punies des amendes prononcées par la loi du 29 floréal an X, art. 4, ainsi qu'il suit :

» Pour excès de chargement

» De 20 à 60 myriagrammes. . . . . 25 fr.

» De 60 à 120. 50

» De 120 à 180. 75

» De 180 à 240 myriagrammes. . . . . 100 fr.
» De 240 à 300. 150
» Et au dessus de 300. 300

» Art. 28. Les contraventions à la largeur des essieux seront punies de l'amende de 15 fr., conformément à ce qui est ordonné par le règlement du 4 mai 1624.

» Art. 29. Les contraventions sur le fait des clous de bandes seront punies de l'amende de 15 fr., conformément à l'art. 7 de l'arrêté du conseil d'état du 28 décembre 1783.

» Art. 30. L'époque fixée par la loi pour le paiement du double droit de taxe des routes, est prorogée jusqu'au 22 septembre prochain.

» Art 31. Attendu que la loi du 24 avril dernier a supprimé les barrières et la perception de la taxe d'entretién des routes, à compter du 22 septembre prochain, la peine de la double taxe mentionnée en l'article précédent sera, à partir dudit jour, 22 septembre, remplacée par une amende de 30 fr. pour chaque contravention constatée par procès-verbaux rédigés, soit au passage sur les ponts à bascule, soit sur tout autre point des grandes routes parcourues par les rouliers, en fraude.

» L'amende sera encourue et répétée toutes les fois que la contravention aura été constatée, pourvu qu'il se soit écoulé quatre jours

entre le précédent procès-verbal et le suivant. »

Enfin l'art. 34, au titre 8, intitulé : *police*, prononce la peine de 25 fr. d'amende contre tout propriétaire dont la voiture ne portera pas la plaque de métal prescrite par ce même article, et ordonne de doubler l'amende, si la plaque porte soit un nom, soit un domicile faux ou supposé.

Toute insulte ou mauvais traitement envers les préposés est puni de 100 fr. d'amende, sans préjudice des dommages-intérêts et poursuites extraordinaires s'il y a lieu.

D'après une ordonnance du 20 juin 1821, le chargement de toute voiture à jantes de largeur inégale, ne peut excéder le poids déterminé pour la dimension des jantes les plus étroites par le décret de 1806 ; en conséquence l'excédant est réputé surcharge et le délinquant paie d'après la loi.

Outre l'amende, et lorsqu'il s'agit d'une voiture dont la circulation est interdite, les roues doivent être brisées.

L'ordonnance royale du 23 décembre 1816 relative à l'établisssement des barrières de dégel, contient sur les peines et amendes applicables en cas de contravention à la dite ordonnance, les dispositions suivantes :

« Art. 4. Toute voiture prise en contravention

aux dispositions de la présente ordonnance sera arrêtée et les chevaux mis en fourrière dans l'auberge la plus prochaine ; le tout sans préjudice de l'amende qui pourra être prononcée, conformément à l'art. 7.

» Art. 7. Les contraventions pour excès de chargement en tems de dégel, dans la circonscription marquée par les barrières, entraînant la dégradation des routes, donneront lieu à l'amende, à titre de dommage en vertu des art. 4 et 5 de la loi du 29 floréal an X;

» Conformément à la dite loi, elle sera prononcée administrativement par le conceil de préfecture.

» Art. 8. Indépendamment de ladite amende infligée à titre de dommage, le contrevenant sera traduit devant le tribunal de police pour y être puni, s'il y a lieu, conformément à l'art. 476 du Code pénal. »

DEUXIÈME PARTIE.

DES CHEMINS VICINAUX.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

Il faut sans contredit bien du courage pour se livrer à l'étude de la matière des chemins vicinaux; car quelles que soient les difficultés que la grande voirie fait naître, cette seconde partie en entraînera encore de beaucoup plus graves et de plus multipliées. C'est principalement à l'égard des chemins vicinaux que nous avons à déplorer l'absence de dispositions législatives; la loi du 28 juillet 1824 elle-même est très-peu de chose, et ce qui augmente encore nos regrets, c'est la mobilité de la jurisprudence qui, dans bien des cas, aggrave les difficultés au lieu de les aplanir. Aussi, malgré nos efforts et notre zèle pour tâcher d'offrir à nos concitoyens un ouvrage utile, nous ne pourrons, à

beaucoup près, dissiper tous les doutes ; nous croyons seulement pouvoir dire que les règles que nous établirons aideront à en résoudre un grand nombre. Pour parvenir à ce but, nous serons forcés de traiter notre sujet avec une certaine étendue ; l'indulgence de nos lecteurs nous est indispensable et nous la réclamons. Nous leur donnons l'assurance que nous n'en abuserons pas et que nous ne nous livrerons qu'aux développemens indispensables à l'explication des principes de la matière.

CHAPITRE PREMIER.

De la définition des chemins vicinaux.

La loi du 28 juillet 1824 n'emploie les mots *chemins vicinaux* que dans son titre ; dans ses dispositions elle se sert de ceux *chemins communaux*. La circulaire du mois d'octobre s'en sert aussi. Ces deux dénominations ne sont pas tout-à-fait synonymes. La dernière est générale et comprend tous les chemins qui appartiennent à une commune à titre de propriété ou de servitude : c'est le genre. La première, au con-

traire, ne convient qu'à ceux reconnus nécessaires à la généralité des habitans : c'est l'espèce.

Ces derniers chemins sont tous ceux qui, d'après leur destination, ont été classés par l'autorité administrative compétente, au nombre des chemins vicinaux d'une commune.

Il résulte de là que tant que les chemins n'ont pas été déclarés vicinaux dans la forme prescrite, ils doivent être considérés non comme une chose destinée à un usage public, mais comme une propriété ordinaire appartenant à une commune ou à des particuliers, en observant toutefois que la déclaration rétroagit à l'époque à laquelle il est reconnu qu'ils ont commencé à être consacrés à l'usage du public.

Comme on le voit, la difficulté n'est pas dans la définition des chemins vicinaux; elle réside tout entière dans la question de savoir quels sont les chemins que l'autorité administrative doit déclarer tels et à quels caractères elle doit les reconnaître.

La difficulté est d'autant plus grande qu'aucune loi ne nous donne ni règle ni idée précise à cet égard, par le motif sans doute qu'il n'était guère possible d'établir un principe général applicable à tous les cas, à toutes les localités.

Nous allons essayer de suppléer au silence de la législation.

Les termes *chemin vicinal* emportent avec eux l'idée d'une voie qui conduit dans le voisinage.

Le plus communément et en adoptant un sens restrictif, on entend par chemins vicinaux ceux qui conduisent d'un village à un autre, *quæ in vicos ducunt.* Toutefois l'expression *vicus* ne signifie pas seulement *village;* elle sert encore à désigner une *maison*, une *rue ;* et en la prenant dans l'acception la plus étendue, on peut dire qu'un chemin vicinal est non-seulement celui qui va d'une commune à une autre, mais encore à un hameau, à une place publique, à une rue, à une fontaine, à une maison publique, dépendant du même village ; cela paraît être une conséquence de la nature et de la force même des choses. Car si nous supposons qu'il n'existe qu'une fontaine pour tous les habitans d'une commune, bien certainement le chemin pour y arriver lui sera indispensable, et elle sera obligée de l'entretenir. Il en sera de même à l'égard du chemin qui conduit à l'église.

Basnage, sur la coutume de Normandie, page 506, tome 2, semble partager cette opinion : « Pour les chemins vicinaux, dit-il, la

» largeur en est différente; *et c'est particulière-*
» *rement à cette espèce de chemin que nous*
» *pouvons appliquer la distinction du droit ro-*
» *main* entre *iter, actum et viam.* Nous ap-
» pelons sentier, le chemin pour passer à pied,
» et il suffit qu'il soit large de deux pieds et
» demi; *iter est jus eundi, ambulandi hominis*;
» mais ces sentiers, lorsqu'ils dépendent de la
» convention des parties, peuvent être plus ou
» moins larges, selon qu'il est permis de passer
» à pied et à cheval; c'est pourquoi ces sentiers
» peuvent comprendre et *iter* et *actum*, qui est
» *jus agendi jumentum*, et pour cela il suffit de
» quatre pieds. *La voie vicinale sert ordinaire-*
» *ment pour passer chevaux et charrettes : Via*
» *est jus eundi, et agendi, et ambulandi*; et ce
» chemin vicinal peut être plus ou moins large
» suivant la concession. »

Ainsi, d'après cet auteur, bien que la voie vicinale soit *ordinairement* celle qui sert pour passer chevaux et charrettes, on peut néanmoins considérer comme vicinaux les chemins qui ne servent qu'aux gens de pied ou aux bêtes de somme, n'eussent-ils même que deux pieds et demi de largeur.

La loi du 6 octobre 1791, titre 1er, section 4e, art. 2, ordonne que les chemins reconnus par le directoire de district pour être nécessaires

à la communication des paroisses (des communes), seront rendus praticables, et entretenus aux dépens des communes sur le territoire desquels ils sont établis.

L'art. 3 veut que, sur la réclamation des communautés ou sur celles des particuliers, le directoire du département, après avoir pris l'avis de celui du district, ordonne l'amélioration d'un mauvais chemin, afin que la communication ne soit interrompue dans aucune saison *et qu'il en détermine la largeur.*

La généralité des termes de cette loi prouve évidemment que le législateur a voulu établir un pouvoir discrétionnaire et indépendant pour le classement des chemins vicinaux. Il n'est subordonné qu'à la seule condition qu'ils seraient nécessaires à la communication des communes, et l'appréciation de cette nécessité est elle-même abandonnée à l'administration; du reste, il n'est pas exigé que les chemins soient nécessaires à plusieurs communes. Il suffit qu'ils le soient aux communications des habitans entre eux.

La loi du 9 ventose an XIII, dans son article 6, qui sera plus bas l'objet d'une explication particulière, charge l'administration de rechercher et de reconnaître les anciennes limites des chemins vicinaux, ainsi que de fixer,

d'après cette recherche, leur direction et leur largeur *suivant les localités*, sans pouvoir toutefois la porter au delà de six mètres, lorsqu'il est nécessaire de l'augmenter. Mais le silence du législateur sur ce que l'on doit entendre par chemins vicinaux et sur le *minimum* de la largeur qu'ils doivent avoir pour être réputés tels, nous semble indiquer l'intention d'abandonner entièrement à l'administration le soin de juger, *d'après les localités*, quels sont les chemins qui doivent être portés sur le tableau des chemins vicinaux de la commune; ce n'est donc ni la largeur ni l'étendue des chemins qu'il faut considérer, mais uniquement leur destination et leur nécessité pour les communications de la généralité des habitans. Ceux qui auront ce caractère devront être déclarés vicinaux, quelle qu'en soit la largeur, de quelque manière qu'ils soient fréquentés, à pied, à cheval ou en voiture, soit qu'ils servent de communication entre des communes différentes, ou entre des hameaux d'une même commune, ou entre une commune ou quelques-uns de ses hameaux et une fontaine publique, etc. Ce qui fortifie encore notre opinion à cet égard, c'est l'art. 381 du second projet du Code rural, conçu en ces termes :

« Sont considérés *comme chemins vicinaux*

tous ceux qui, autres que les routes royales et départementales, servent à communiquer d'un lieu public à un autre, soit chef-lieu de commune, village, ou hameau composé de trois habitations au moins, soit grande route, marché, église, édifice ou bien communal, soit fontaine publique, port, bac, rivière ou ruisseau d'un usage commun ou qui servent à communiquer d'un chemin vicinal à un autre. »

L'art. 1er de la loi du 28 juillet 1824 reproduit les termes du Code rural de 1791 en désignant aussi comme vicinaux les chemins nécessaires à la communication des communes; c'est ce que le ministre a fait remarquer en présentant le projet de loi et dans sa circulaire du mois d'octobre suivant. Il a dit que l'intention de la loi a été que les fonds communaux fussent consacrés aux chemins nécessaires aux communications de la généralité des habitans *d'une ou plusieurs communes*, et d'éviter qu'ils ne fussent employés principalement à procurer des facilités à des habitations particulières, comme cela est souvent arrivé.

Plusieurs députés avaient demandé qu'on pût déclarer vicinaux les chemins conduisant à des hameaux, villages ou sections de la même commune; mais leur proposition ne fut pas appuyée, parce que sans doute ce qu'ils deman-

daient était de droit, et n'avait pas besoin d'être exprimé. L'art. 9 justifie cette opinion : en prévoyant le cas où un chemin intéresse plusieurs communes, il suppose qu'il peut n'en intéresser qu'une seule.

Suivant l'instruction du mois d'octobre, « on ne doit pas considérer comme chemins vicinaux, ou, ce qui revient au même, on ne doit pas entretenir comme tels ceux qui ne serviraient qu'à un petit nombre d'individus, ni les simples sentiers, ni les servitudes acquises au public sur des propriétés particulières ; et quant aux chemins qui ne seraient pas mis à la charge des communes, les conseils municipaux et les préfets doivent examiner et décider quels sont ceux qui doivent être rendus à l'agriculture en tout ou en partie, et quels sont ceux qu'il importe de conserver, soit qu'ils puissent se passer d'entretien, soit que les particuliers qui y ont intérêt se chargent de les entretenir ; on ne doit voir dans ces chemins autre chose que les besoins généraux de chaque population, que les besoins de l'agriculture, de l'industrie locale, des échanges qui les font prospérer ; on ne doit point y rechercher des convenances isolées, le désir de porter plus d'agrément dans l'accès d'habitations particulières, ni céder à des considérations qui ne tendraient qu'à ce

dernier ordre d'intérêts. » Dans un autre endroit le ministre observe « que tout en cette matière doit être mesuré aux besoins, aux ressources de chaque pays, afin que ces chemins ne soient point des chemins de luxe, ni des chemins destinés à des convenances particulières, à moins que celles-ci ne veuillent en faire les frais. »

Nous admettons ces principes, à l'exception de ce qui est dit des sentiers et des servitudes acquises au public sur des propriétés particulières. C'est évidemment ajouter à la loi et méconnaître son esprit, que d'établir comme une règle absolue que ces voies ne peuvent être rangées dans la classe des chemins vicinaux. Ce que nous avons précédemment établi est la réfutation la plus complète de cette hérésie, et l'impossibilité de bien définir ce que c'est qu'une sente et quelle doit être sa largeur, ajoute encore, ce nous semble, à cette réfutation. Un arrêt du conseil du 17 août 1825 nous paraît confirmer cette opinion. Car, pour annuler un conflit élevé par un préfet, à l'occasion d'un passage qu'il prétendait public, il s'est fondé non pas sur ce qu'il ne s'agissait que d'une servitude, mais bien sur ce que le passage n'avait été ni inscrit sur le tableau des chemins vicinaux, ni déclaré vicinal par un

arrêté spécial du préfet ; ce qui suppose qu'un simple passage public peut être rangé au nombre des voies vicinales. On peut encore tirer la même conséquence d'un arrêt du 7 avril 1824, rendu dans une affaire où il s'agissait d'un chemin vicinal *passant sur un domaine privé.*

Ce sera donc à l'administration à examiner avec soin si les chemins sont d'une assez grande utilité, d'un usage assez fréquent pour être portés sur le tableau des chemins vicinaux, mais elle ne devra user de ce pouvoir discrétionnaire qu'avec ménagement et de manière à concilier l'intérêt public et privé.

Nous avons vu, dans la première partie de cet ouvrage, que les rues et places des villes, bourgs ou villages, qui sont la suite et la prolongation des grandes routes, forment partie de ces routes, et sont régies par les mêmes règles que cette nature de propriété publique. La conséquence de ce principe devrait être que les rues et places qui ne sont point grandes routes forment la prolongation et sont des embranchemens des chemins vicinaux ; qu'elles en font partie, et sont régies par les règles qui les gouvernent ; mais il n'en est pas ainsi : il existe seulement entre ces voies quelques rapports que nous aurons soin d'indiquer.

(Voyez le *Traité de la compétence des juges*

de paix, par M. le président Henrion de Pansey, chapitre 22, et un arrêt du conseil du 18 novembre 1818, qu'on trouve aux archives du conseil d'état sous le n° 3144.)

CHAPITRE II.

Déclaration de vicinalité des chemins, fixation de leur largeur, emplacement et direction.

L'art. 6 de la loi du 9 ventose an XIII chargeait l'*administration publique* de rechercher les anciennes limites des chemins vicinaux, et de fixer leur largeur.

Une instruction du ministre de l'intérieur, en date du 7 prairial an XIII, relative à l'exécution de la loi du 9 ventose précédent, porte entre autres choses ce qui suit (1) :

« Pour l'exécution de ces dispositions, il paraît convenable que vous chargiez chaque maire

(1) Nous en rapportons textuellement ce passage, parce que toutes les lois et instructions antérieures restent en vigueur dans les points sur lesquels aucune dérogation n'est apportée par la loi du 28 juillet 1824, et par l'instruction du mois d'octobre. C'est ce qui a été reconnu dans la discussion de cette dernière loi.

de former l'état des chemins vicinaux de sa commune ; cet état devra en indiquer la direction, les différentes largeurs. S'il existe quelques titres qui fassent connaître ces particularités, ou qui constatent simplement que ces chemins sont une propriété communale ou publique, il en sera fait mention sur cet état ; le maire y joindra des observations sur les élargissemens qu'il serait utile de leur donner, soit en général, soit partiellement.

» L'état ainsi disposé devra être publié dans la commune ; les habitans seront invités à en prendre connaissance et à adresser au maire, dans un délai de quinze jours, les réclamations qu'ils pourraient avoir à faire soit sur la largeur, soit sur la direction ou la propriété desdits chemins.

» Le tout sera ensuite, ainsi que l'état dressé par le maire, soumis au conseil municipal, qui devra vérifier les faits énoncés par le maire, et délibérer tant sur les dispositions proposées par celui-ci, que sur les difficultés ou réclamations élevées par les habitans. Il donnera son avis sur les élargissemens à faire, et il établira, d'après le vu ou l'absence des titres, s'ils doivent s'opérer à titre gratuit sur les propriétés contiguës, ou si la commune doit payer la valeur des terrains à acquérir.

. . . .
. . . .

» La délibération du conseil municipal sera soumise au sous-préfet : ce fonctionnaire discutera les points contentieux, il vous donnera un avis motivé, d'après lequel *le conseil de préfecture approuvera ou modifiera les vues du conseil municipal, en fixant irrévocablement les largeurs des différens chemins*, et en soumettant la commune à payer, à dire d'experts, les terrains nouveaux dont elle aura besoin. »

Comme on le voit, le ministre de l'intérieur pensait que l'exécution de l'art. 6 de la loi du 9 ventose an XIII était confiée aux conseils de préfecture, et ce qui pouvait donner lieu à cette interprétation, c'est le vague des termes dans lesquels il est conçu. En disant que « *l'administration publique fera rechercher*, etc., » le législateur laissait à décider s'il avait entendu désigner par ces termes les conseils de préfecture.

Le conseil d'état n'a point partagé l'opinion du ministre; il lui a semblé que la reconnaissance et la classification des chemins vicinaux, constituant des actes administratifs, étaient exclusivement dans les attributions des préfets, qui sont en outre les répartiteurs des charges

municipales, parmi lesquelles sont placés la réparation et l'entretien des chemins vicinaux; il a posé le principe de cette compétence dans un arrêt du 25 mars 1807, rendu entre le sieur Bottu de la Barmondière et les communes d'Anse et de Pommières, rapporté par M. Sirey, *Jurisprudence du conseil d'état*, tom. I, pag. 65.

Ce principe a été reconnu plus formellement encore dans une affaire du sieur Bonnet Dumolard, par arrêt du 16 octobre 1813.

« Considérant, y est-il dit, qu'aux termes de l'art. 6 de la loi du 9 ventose an XIII, le droit de fixer la largeur des chemins vicinaux n'appartient qu'à *l'administration publique, c'est-à-dire aux préfets*, sauf le recours à notre ministre de l'intérieur et ensuite à notre conseil d'état. »

Le 18 avril 1821, le conseil d'état a encore jugé de même.

« Considérant qu'il n'est pas justifié par les maires des communes de Fontaine et de Sassenage, que le préfet ait statué sur la qualification et le classement des chemins en litige;

» Considérant qu'aux termes de l'art. 6 de la loi du 9 ventose an XIII, c'est à l'administration publique, c'est-à-dire *aux préfets à*

rechercher et reconnaître les anciennes limites des chemins vicinaux et à fixer leur largeur ;

» Considérant que, dans l'espèce, cette reconnaissance aurait dû précéder l'examen de la contestation portée au conseil de préfecture de l'Isère, sur la question des anticipations et empiétemens reprochés au sieur Ferrand, *et qu'il n'appartenait pas audit conseil de reconnaître et fixer la largeur du chemin en litige.* »

Le 1[er] mai 1822, arrêt qui annule un arrêté du conseil de préfecture d'Ille-et-Villaine par les motifs suivans :

« Considérant qu'aux termes de la loi du 9 ventose an XIII, le préfet était seul compétent pour faire reconnaître et rétablir l'ancien chemin vicinal, et qu'en statuant sur ces deux points, le conseil de préfecture a excédé les bornes de sa compétence ; *que s'il y a motif de remplacer ledit chemin par un chemin passant sur le terrain dit de la Coëfferie, c'est encore au préfet qu'il appartient de déclarer l'utilité communale*, sauf l'indemnité préalable, s'il y a lieu. »

Un arrêté du conseil de préfecture de la Charente-Inférieure a condamné M. Boutet à rétablir une raise ou sentier situé dans ladite commune, et à le rendre viable.

M. Boutet a demandé au conseil d'état l'an-

nulation de cette décision, pour cause d'incompétence fondée sur ce que le sentier n'était point un chemin vicinal, et n'était comme tel porté sur aucun tableau.

Le 12 juin 1822, le conseil d'état a prononcé l'annulation sollicitée par les motifs suivans :

« Considérant qu'aux termes de ladite loi, il appartient aux préfets seuls de reconnaître et rétablir les anciens chemins vicinaux, et de déclarer à cet égard le fait d'utilité communale, sauf les droits des tiers à une indemnité ; considérant, dans l'espèce, que cette reconnaissance ou déclaration préalable par le préfet n'a pas eu lieu ; que dès lors le conseil de préfecture a excédé les limites de sa compétence, soit en nommant des commissaires pour vérifier l'existence de ladite raise, soit en ordonnant qu'elle fût rendue viable par le sieur Boutet, qui en est en possession et s'en prétend propriétaire. »

Ces principes ont encore été consacrés par arrêts ou ordonnances royales des 18 novembre, 12 et 24 décembre 1818, 23 juin, 11 août et 1er septembre 1819, 15 août et 24 octobre 1821, 19 février, 7 mai 1823, 7 avril et 9 juin 1824, 12 janvier 1825 et une foule d'autres dont il est inutile de rapporter les es-

pèces et les motifs, parce qu'ils sont identiques avec les précédens.

L'art. 1er de la loi du 28 juillet 1824 a sanctionné cette jurisprudence; la vicinalité doit être reconnue par arrêté du préfet, après délibération du conseil municipal. Autrefois cette délibération n'était pas indispensable, mais elle l'est aujourd'hui. Le pouvoir de déclarer la vicinalité comprend celui de fixer l'emplacement, la direction et la largeur.

Examinons maintenant quelles règles les conseils municipaux et les préfets doivent suivre pour rechercher et parvenir à reconnaître l'existence et les anciennes limites des chemins vicinaux. La loi, ne leur en traçant aucune à cet égard, a par là même abandonné à leur prudence le choix des moyens qu'ils croient propres à découvrir la vérité.

Le plus ordinairement l'état actuel des choses n'est pas un moyen efficace pour y parvenir; car, à raison des anticipations qu'ont pu commettre les riverains, l'état présent diffère presque toujours de l'état ancien et véritable qu'il s'agit de constater et de rétablir.

Il nous semble que les conseils municipaux et les préfets pourront ordonner une visite des lieux, une enquête administrative pour éclairer leur religion ou se déterminer d'après des

plans, des papiers, registres, délibérations de la commune, même d'après des titres de propriété, soit de la commune, soit des particuliers riverains; tels que les contrats d'acquisition par lesquels il serait dit que les objets achetés sont bornés par un chemin public dont ils sont séparés par un mur ou par une haie.

Toutefois nous devons faire observer ici, pour éviter les méprises, que tout en se décidant par les titres de propriété et en fixant, d'après leurs termes, l'emplacement et la largeur des chemins vicinaux, les préfets ne prennent qu'une mesure d'administration, de laquelle il résulte seulement que le passage est nécessaire au service public, et qu'il doit avoir telle direction et telle largeur; mais que la question de propriété de tout ou partie du terrain, qui forme le chemin, demeure entière; qu'elle doit être soumise aux tribunaux par les riverains, non pas pour être réintégrés dans l'objet même qui serait jugé leur appartenir, mais pour obtenir une indemnité, comme dans les cas d'expropriation pour cause d'utilité publique; c'est du moins ce qui résulte de la jurisprudence du conseil d'état, même depuis la loi du 28 juillet 1824. Nous essaierons néanmoins de démontrer ailleurs que cette dernière proposition est susceptible de distinction.

De ce que les préfets ont le pouvoir de statuer sur la vicinalité, et de fixer la largeur des chemins, résulte-t-il qu'ils soient compétens pour décider si un chemin prétendu vicinal est grande route, *aut vice versâ ?*

L'affirmative paraît ne devoir pas souffrir de difficulté.

C'est à l'administration qu'il appartient de déterminer les caractères auxquels on doit reconnaître la propriété publique; et c'est en nous fondant sur ce principe que nous avons établi dans notre Régime des Eaux, et qu'il a été plusieurs fois décidé par le conseil d'état que les préfets sont compétens pour déclarer si une rivière est ou n'est pas navigable ou flottable; par une conséquence toute naturelle, ils doivent avoir le même pouvoir pour les chemins; mais il ne leur appartient pas de faire descendre des routes royales ou départementales dans la classe des chemins vicinaux, ni d'élever ces chemins au rang des routes dont nous venons de parler. Cette mesure ne peut être valablement prise que par une ordonnance royale.

Mais les préfets peuvent-ils déclarer si un chemin est vicinal ou seulement sentier privé, servant à la desserte d'un ou plusieurs héritages?

Nous dirons encore sur cette question comme sur la précédente, que l'affirmative nous paraît être sans difficulté.

Et en effet, nous avons vu que les lois qui nous régissent, loin de tracer aucune règle propre à déterminer ce que nous devons entendre par chemins vicinaux, abandonnent entièrement à la conscience et aux lumières des préfets, la décision de ce point important; que, dans l'ancienne jurisprudence, un simple sentier, quelle que fût sa largeur, pouvait être ou non rangé au nombre des chemins vicinaux, suivant les circonstances et les besoins des localités. Il résulte bien de là que les administrateurs ont, par voie de conséquence, le pouvoir de décider si un chemin est public ou s'il ne forme qu'un simple sentier particulier. Ce pouvoir résulte encore du droit qu'ils ont de déclarer le fait d'utilité communale, d'ordonner l'établissement d'un chemin, quoiqu'il n'en existât point antérieurement, lorsque la valeur du terrain n'excède pas 3,000 fr., et de décider qu'un chemin, quoique reconnu pour former une propriété particulière, sera érigé en chemin vicinal, à la charge par la commune, comme nous l'avons déjà dit, d'en payer la valeur au propriétaire.

Ces principes ont été consacrés par ordon-

nances royales ou arrêts du conseil des 4, 24 mars, 2 juin 1819, 19 mars et 11 février 1820, et 18 juillet 1821.

Nous nous bornerons à rapporter l'espèce des deux dernières décisions.

Première espèce : L'hospice de Joinville était en contestation avec sa commune sur la nature d'un chemin que celle-ci prétendait être vicinal, et que l'hospice soutenait au contraire n'être qu'un simple sentier à lui appartenant, dit *le sentier de misère.* Le conseil de préfecture avait décidé que ce chemin était vicinal; mais sur l'appel au conseil d'état, il intervint le 11 février 1820 un arrêt qui renvoie devant le *préfet seul compétent pour déterminer la nature du chemin, sa largeur, sa direction, et, s'il y a lieu, son abornement.*

Deuxième espèce : En 1817, une contestation s'est élevée entre le sieur Delafond et la commune d'Etinchem, département de la Somme, au sujet d'un chemin traversant la propriété de ce particulier. La commune prétendait qu'il était vicinal, le sieur Delafond soutenait que c'était un simple sentier à lui appartenant.

Le 18 février 1819, la cour d'Amiens, saisie de l'appel d'un jugement qui avait donné gain de cause à la commune, a renvoyé les parties

devant l'autorité administrative pour s'y faire régler *sur l'existence, état et usage* du chemin en question, se réservant la décision du fond.

A cet effet, les parties se sont adressées au préfet du département qui, le 2 décembre 1819, a déclaré que ce chemin n'était point vicinal, et que la connaissance des contestations y relatives était exclusivement dévolue aux tribunaux.

La commune a cru voir dans ce double renvoi de l'autorité judiciaire à l'autorité administrative, et réciproquement, un conflit négatif d'attributions; en conséquence, elle s'est pourvue au conseil d'état pour demander qu'il fût vidé.

Le 18 juillet 1821, il a été décidé ainsi qu'il suit :

« Considérant que la cour royale d'Amiens s'est réservé le jugement du fond et a renvoyé préalablement les parties devant l'autorité administrative pour y faire décider par ladite autorité *si le chemin en litige était un chemin vicinal ou un simple sentier;* que, dans cet état, il n'existait point de conflit négatif; que par conséquent les parties étaient et demeuraient libres de se retirer devant ladite cour pour y suivre le jugement du litige, *d'après la déclaration précitée de l'autorité administrative.* »

Il faut donc regarder comme une règle aujourd'hui incontestable que les préfets peuvent déclarer si tel chemin est vicinal ou ne forme qu'un sentier particulier.

Nous disons que cette règle *est aujourd'hui* incontestable; car dans les premiers tems de l'institution du comité contentieux, le principe contraire avait prévalu : nous en faisons ici l'observation afin d'éviter les méprises. On trouvera dans les recueils de jurisprudence et notamment dans la jurisprudence du conseil d'état de M. Sirey une foule d'arrêts de ce conseil qui ont renvoyé à l'autorité judiciaire la décision de la question de savoir si un chemin était vicinal ou ne formait qu'un simple sentier de desserte d'un ou de plusieurs héritages. (*Voyez* arrêt du 25 mars 1807, tome Ier, page 65; arrêt du 7 février 1809, tome Ier, page 255; arrêt du 10 mars 1809, tome Ier, pag. 247; 18 octobre 1809, tome Ier, pag. 446; arrêt du 18 mars 1813, tome II, page 286.)

Il faut admettre, toujours d'après la jurisprudence du conseil d'état, que la question de propriété élevée par un particulier n'empêchera pas le préfet de classer au nombre des chemins vicinaux un terrain que ce particulier prétendrait lui appartenir.

Ainsi, par exemple, supposons que, par suite

de la publication par affiche qui doit être faite pendant quinze jours dans chaque commune du tableau de ses chemins vicinaux, un de ses habitans se prétende propriétaire de tout ou partie d'un chemin, cette prétention, quelque fondée qu'elle puisse être, n'empêchera pas le préfet de déclarer que ce chemin est vicinal.

Mais si le préfet a ce pouvoir, la prudence et la justice n'exigent-elles pas qu'il en suspende l'exercice jusqu'après la décision des tribunaux sur la question de propriété?

Pour soutenir l'affirmative, on peut dire qu'il arrive souvent qu'un chemin a plus que la largeur légale, qui est de six mètres, ou n'a pas même besoin de cette largeur; que la loi du 9 ventose an XIII prescrivant de conserver les chemins vicinaux dans toute leur largeur, le préfet ne l'aura fixée à six mètres ou au delà, que parce qu'il aura pensé que la commune en avait la propriété; que si un riverain se fait juger, par les tribunaux, propriétaire d'une partie de cette largeur, la commune sera obligée de payer, à raison de cela, une indemnité pour un terrain qui ne sera qu'un luxe inutile; que l'intention du préfet n'a pas été de l'assujettir à cette indemnité, et que, s'il eût pu prévoir, s'il eût pu se douter qu'il

ne lui appartenait pas dans sa totalité, il lui aurait donné une largeur moins considérable.

Mais on pourrait répondre à ces objections que, d'abord, la commune *n'étant liée ni à l'égard du public, ni à l'égard du riverain par la décision du préfet, dont elle a toujours le droit de demander la réformation à l'autorité supérieure*, il est manifeste que si, après la décision des tribunaux sur la question de propriété, elle ne juge pas à propos de conserver le terrain dont ce riverain a été reconnu propriétaire, elle peut le lui abandonner, et par là, s'affranchir du paiement d'une indemnité qui ne serait plus en rapport avec l'utilité qu'elle en attendait.

Nous disons que la commune n'est pas liée par la décision du préfet et que le particulier ne pourrait la contraindre à conserver sa propriété et à la lui payer. Et en effet, elle ne pourrait l'être qu'autant qu'elle serait assujettie à suivre les formes exigées par la loi du 8 mars 1810, en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, question importante que nous discuterons ailleurs, et qu'autant qu'il serait intervenu un jugement d'envoi en possession, émané des tribunaux.

Nous ajoutons ensuite qu'il arrive souvent qu'un chemin, loin d'avoir beaucoup de lar-

geur, n'a pas même celle qui est rigoureusement nécessaire, et que, dans ce cas, il est indispensable pour l'utilité publique de la commune que la vicinalité et la largeur du chemin soient sur-le-champ fixées.

De tout cela il faut conclure que, si l'on admet que les préfets aient le pouvoir de statuer dans tous les cas sur la vicinalité d'un chemin, malgré la prétention de propriété élevée par un particulier, il est au moins juste qu'ils n'en usent qu'en cas de nécessité réelle, en distinguant dans cette prétention ce qui serait dicté par le seul désir de conserver une usurpation probable de ce qui aurait l'apparence de fondement; c'est ainsi qu'ils éviteront le reproche d'envahissement qu'on est souvent fondé à adresser à l'administration, et qu'ils laisseront une liberté entière à l'action des tribunaux, sur lesquels il ne faut pas se dissimuler que la décision préalable de l'administration produit toujours une influence funeste aux particuliers.

De ce que les préfets auraient, comme nous l'avons dit, le pouvoir de déclarer, dans tous les cas et nonobstant toutes prétentions, la vicinalité d'un chemin, d'en fixer la largeur et la direction, il ne faudrait pas néanmoins conclure que l'exercice de ce pouvoir ne soit subor-

donné à aucune règle, et qu'il soit illimité ou souverain.

Il importe quelquefois qu'un chemin n'existe pas ou qu'il n'ait qu'une moindre largeur, ou qu'il ait telle direction plutôt que telle autre.

La commune a intérêt à ce que tel chemin n'existe pas, parce que l'entretien de ce chemin augmente ses charges, ou sans utilité, ou sans que l'utilité qu'elle en retire soit en proportion desc harges auxquelles il l'assujettit. Elle a intérêt à ce qu'il ait moins de largeur ou à ce qu'il ne suive pas telle direction, afin de ne pas payer l'indemnité due à raison du terrain pris, des arbres abattus et des bâtimens reculés.

Les particuliers ont aussi un intérêt, et cet intérêt est fondé sur l'avantage de conserver leur propriété, presque toujours préférable à l'indemnité qui leur est accordée. Ils peuvent donc soutenir que les convenances et l'utilité de la commune ne réclament pas l'établissement d'un chemin, parce qu'il en existe un autre suffisant, plus court et plus commode, ou que s'il est nécessaire d'en établir un nouveau, on doit lui donner telle direction et telle largeur; qu'enfin, si l'on veut conserver l'ancien, il ne doit avoir qu'une largeur inférieure à celle qu'on entend lui donner.

Les particuliers et les communes doivent

donc être mis à portée de se défendre. Aussi est-ce pour qu'ils puissent faire leurs réclamations que l'instruction ministérielle du 7 prairial an XIII prescrit différentes formalités dont nous avons parlé au commencement de ce chapitre.

Ces formalités, et notamment celle de l'affiche, nous paraissent devoir être observées, soit qu'il s'agisse de l'état général des chemins, soit qu'il ne s'agisse que de la vicinalité d'un seul.

Le silence des intéressés pendant le délai de l'affiche, et même jusqu'à l'approbation du préfet, n'emporterait pas déchéance. Cette approbation ne pourrait être considérée que comme une décision par défaut. D'ailleurs, ce n'est qu'une mesure de tutelle et d'administration contre laquelle le préfet peut toujours revenir, ainsi que le conseil d'état l'a décidé dans l'affaire Cressent et Dulong le 26 août 1824.

Les communes comme les particuliers peuvent en outre attaquer devant le ministre de l'intérieur l'arrêté du préfet qui statue sur la vicinalité, direction et largeur des chemins. On ne pourrait pas même opposer à ceux-ci de fin de non recevoir, tirée de l'expiration du délai de trois mois, à partir de la signification de l'arrêté

du préfet; car il n'y a pas de délai fatal pour attaquer devant le ministre la décision des préfets, celui fixé par le règlement du 22 juillet 1806 ne s'appliquant qu'aux appels portés devant le conseil d'état. Il est même douteux qu'on pût opposer de fin de non recevoir contre l'appel, parce qu'il y aurait eu acquiescement à l'arrêté, ou au moins il faudrait que cet acquiescement fût bien exprès, comme s'il y avait quelque acte écrit par lequel le riverain se serait soumis à son exécution; mais, hors ce cas, nous ne voyons d'autre fin de non recevoir que celle qui résulterait de l'expiration du tems requis pour constituer la prescription, et ce tems est de trente années.

Néanmoins si le préfet avait excédé les limites de sa compétence, on pourrait se pourvoir directement au conseil d'état par le ministère d'un avocat près ce conseil, contre la décision qu'il aurait rendue; mais alors le pourvoi devrait être formé dans le délai de trois mois à partir de sa signification, aux termes du règlement du 22 juillet 1806.

Lorsqu'on attaque d'abord devant le ministre de l'intérieur la décision du préfet, on peut ensuite se pourvoir devant le conseil d'état, comité du contentieux, contre la décision de son excellence (arrêt du conseil du 12 janvier

1825 et plusieurs autres); et ce pourvoi doit être indubitablement formé dans le délai de trois mois à partir de la signification de la décision ministérielle.

Les lois et les instructions déterminent bien les formalités pour parvenir à la reconnaissance de la vicinalité ainsi que les autorités appelées à la déclarer; mais elles ne disent pas à qui il appartient de provoquer cette reconnaissance, cette déclaration. Ce silence nous paraît être la preuve que le législateur a voulu s'en référer au droit commun d'après lequel l'intérêt est la mesure des actions. Nous croyons que tout particulier intéressé pourra la provoquer, parce qu'il s'agit, non d'une action à intenter, mais de la constatation d'un fait par l'autorité administrative.

La force des choses conduit d'ailleurs à cette conséquence; si un particulier était poursuivi pour avoir passé sur le terrain d'autrui ou pour y avoir commis toute autre contravention, et qu'il articulât que le chemin vicinal limitrophe était impraticable ou que le terrain sur lequel il a passé est lui-même un chemin vicinal, ne serait-il pas indispensable de renvoyer les parties devant l'autorité compétente pour faire préalablement statuer sur la nature du chemin? Il est juste d'éviter ce circuit et d'ac-

corder aux parties la faculté de saisir directement l'autorité administrative. C'est au surplus ce qui est expressément décidé par l'art. 3, 6ᵉ section du titre 1ᵉʳ de la loi du 6 octobre 1791, qui accorde aux particuliers comme aux communes le droit de demander l'amélioration d'un mauvais chemin *et la fixation de sa largeur*, par l'art. 426 du second projet de Code rural, et par différentes dispositions du droit romain. *L.* 1. *inf. ff. de Viâ publ.*, *et l.* 2, § *hoc interdictum*, *ff. ne quid in loco publ.* On ne peut point tirer une induction contraire du rejet prononcé par la chambre des députés de l'amendement tendant à ce que la vicinalité pût être déclarée sur une réclamation quelconque, parce que, outre que ces expressions étaient beaucoup trop vagues, les dispositions existantes étaient suffisantes pour garantir tous les intérêts.

CHAPITRE III.

De la propriété des chemins et autres voies publiques.

C'est une question fort importante que celle de savoir à qui appartiennent maintenant les

chemins vicinaux; s'ils sont la propriété de l'état, des communes ou des particuliers riverains. La plupart des coutumes et des auteurs, ainsi que la jurisprudence des arrêts, considéraient autrefois les seigneurs comme propriétaires de ces chemins. Cela était fondé sur ce que ces seigneurs ayant, dans l'origine, reçu du roi, sans aucune restriction, les grands fiefs qu'ils possédaient, la propriété des chemins qui existaient avait passé des mains du roi dans les leurs; que, devenus maîtres d'une étendue de terrains considérable qu'ils ne pouvaient mettre en valeur par eux-mêmes, ils cherchèrent à en faire des concessions; et pour attirer chez eux des colons, ils abandonnèrent pour la nourriture des bestiaux des portions de terre qu'on connaît aujourd'hui sous le nom des communes; ils multiplièrent les chemins pour la commodité de leurs vassaux, pour faciliter les communications avec les voisins et introduire le commerce dans les villages qui se formaient.

Mais en remontant aussi haut, sans tenir aucun compte des changemens qui s'étaient postérieurement opérés, on étendait fort injustement les prérogatives des seigneurs.

Les domaines dont ils avaient fait la concession, à titre gratuit ou onéreux, étaient de-

venus la propriété de leurs vassaux qui les avaient mis en valeur, puis aliénés. De nouveaux chemins étaient devenus indispensables aux communautés d'habitans; celles-ci avaient été forcées d'acheter des propriétaires les terrains nécessaires à leur formation, ou en avaient été gratifiées par ces derniers; car les seigneurs n'étaient pas tenus de les leur fournir. Les communes devaient donc avoir dans tous les cas la propriété des chemins consacrés à leur usage, et le droit des seigneurs se réduisait à l'administration et à la police de voirie. Ces principes, qui sont les véritables, finirent par triompher. La féodalité et les justices seigneuriales furent abolies dans la révolution, les prétentions des seigneurs anéanties et les chemins proclamés propriété communale.

La loi du 15 août 1790 porte, art. 1er: « Le régime féodal et la justice seigneuriale étant abolis, nul ne peut, à l'un ou l'autre de ces titres, *prétendre aucun droit de propriété ni de voirie sur les chemins publics, rues et places des communes.* »

A la vérité, cette loi se contentait de dire que les seigneurs ne pourraient prétendre en cette qualité à la propriété des chemins vicinaux, sans déclarer en même tems qu'ils appartenaient aux communes.

La loi du 6 octobre 1791, en mettant à la charge des communes l'entretien des chemins vicinaux, semblait en reconnaître la propriété en leur faveur ; mais elle ne le disait pas formellement, et l'on pouvait élever des doutes à cet égard en objectant que l'entretien était seulement une charge de la jouissance.

L'art. 5, section 1re de la loi du 10 juin 1793, portant que « les places, promenades, voies publiques et édifices à l'usage des communes, sont exceptés du partage des biens communaux, » suppose bien que ces différens objets doivent être considérés comme appartenant aux communes, puisqu'il est dans la nécessité de les excepter formellement du partage ; cependant il est encore vrai de dire qu'aucune disposition de cette loi ne le déclare positivement.

Ajoutons que les doutes étaient augmentés par les termes de l'art. 3 de la loi du 1er décembre 1790, portant : « Les chemins publics, les *rues et places des villes*, les fleuves et rivières *navigables*, les rivages, lais et relais de la mer, les havres, les rades, etc., et en général toutes les portions du territoire national qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérés comme des dépendances du domaine public. »

D'après cette loi, disait-on, les chemins vi-

cinaux appartiennent à l'état ; car ils sont désignés par les termes *chemins publics;* et la preuve que cette interprétation est la seule qui puisse être admise, c'est que les *rues et places des villes* qui ont toujours été assimilées aux chemins vicinaux sont déclarées faire partie du domaine public.

Cette opinion avait même été embrassée par le ministre des finances dans une circulaire du 4 germinal an VII, portant que, « d'après la loi du 1[er] décembre 1790, les chemins vicinaux forment une dépendance du domaine national et que ceux que l'on supprimera doivent être vendus au profit du gouvernement.

Mais on pouvait répondre que cette loi n'entendait parler que des grands chemins entretenus par l'état, qui sont *les véritables chemins publics;* que les rues et places des villes dont elle fait mention sont seulement celles qui forment la continuation de ces chemins, et qui, comme telles, sont assujetties au même régime par la loi du 14 octobre 1790.

Aussi, un arrêté du gouvernement du 24 vendémiaire an XI (16 octobre 1802) a proscrit le système du ministre des finances, et décidé que les chemins vicinaux forment une propriété communale.

« Vu l'arrêté du 7 pluviose an VIII, par

lequel l'administration centrale du département du Rhône, sur l'avis de l'administration municipale du canton de Saint-Genis, provoquée par le citoyen Clavel, propriétaire à Sainte-Foi-lez-Lyon, a supprimé un chemin vicinal de ladite commune, bordé par les propriétés dudit Clavel et par celles d'autres particuliers, et donné le terrain dudit chemin audit Clavel, à titre de dédommagement du terrain pris sur ses propriétés pour la confection de la route de Lyon à Saint-Etienne, avec la faculté d'arracher les haies vives qui bordaient ce chemin vicinal, et de le clore aux deux extrémités sur sa propriété;

» Vu.......

» Vu l'avis du préfet, appuyé sur une lettre du ministre des finances du 4 germinal an VII, portant, etc.;

» Vu enfin ladite loi du 1er décembre 1790, sur la législation domaniale, portant, art. 3: « Les chemins publics, les rues et places des villes, les fleuves et rivières navigables, les rivages, lais et relais de la mer, les havres, les rades, etc., et en général toutes les portions du territoire national qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérés comme dépendances du domaine public; »

» Considérant que cette loi n'est relative

qu'aux biens qui composaient et doivent continuer à composer le domaine national; que les chemins publics dont elle parle sont les routes faites et entretenues aux frais de la nation; que celle-ci n'a jamais entendu s'emparer des chemins vicinaux composés de terrains achetés ou échangés par les communes, ou fournis gratuitement par les propriétaires pour le service particulier des communes; que les lois des 6 octobre 1791, 16 frimaire an II et 11 frimaire an VII, qui ont laissé l'entretien des chemins à la charge des communes, sauf le cas où ils deviendraient nécessaires au service public, ne donnent point à croire qu'ils soient des propriétés nationales;

» Considérant qu'un chemin vicinal appartient à la commune; que si des particuliers ou la commune de Sainte-Foi croient avoir droit de réclamer, c'est devant le préfet qu'ils doivent se pourvoir, sauf à lui à renvoyer devant les tribunaux s'il y a des questions de propriété entre particuliers à décider;

» Que si l'arrêté du 7 pluviose an VIII concède le terrain de l'ancien chemin vicinal comme domaine national, quoiqu'il soit domaine communal par sa nature, cette erreur ne vicie pas le fond de la décision, qui produit les mêmes résultats;

» Le conseil d'état entendu, arrête, etc. »

Le Code civil a confirmé ces principes. C'est-ce qui résulte du rapprochement des art. 538 et 542, ainsi conçus :

« Art. 538. Les chemins, routes et rues *à la charge de l'état*, les fleuves et rivières navigables ou flottables, les rivages, lais et relais de la mer, etc., sont considérés comme des dépendances du domaine public.

» Art. 542. Les biens communaux sont ceux à la propriété ou au produit desquels les habitans d'une ou plusieurs communes ont un *droit acquis.* »

Si, d'après le premier de ces articles, l'état n'est propriétaire que des chemins et des rues qu'il entretenait à l'époque de sa promulgation, il est manifeste qu'il n'a aucun droit de propriété sur les chemins vicinaux et sur les rues et places des villes qui en forment la continuation, la prolongation, puisque, comme nous l'avons déjà dit, et comme nous l'établirons plus amplement dans un autre chapitre, ces chemins et ces rues étaient et sont encore entretenus aux frais des communes.

Si le Code civil ne dit pas spécialement que ces chemins et rues appartiennent aux communes, s'il se borne à dire qu'ils ne font pas partie du *domaine public*, sa discrétion peut s'expliquer

par la considération que les communes sont soumises pour leurs propriétés aux règles ordinaires, et qu'il peut arriver que des particuliers leur opposent qu'elles n'ont aucun *droit acquis* au chemin, à la rue, et prétendent qu'ils leur appartiennent. Le législateur a donc dû s'arrêter pour ne rien préjuger sur la question de propriété. Du reste, la prétention des riverains n'empêche pas que la commune ne soit réputée de plein droit propriétaire de ces voies, jusqu'à preuve contraire, par la raison que leur existence, l'usage qu'en font les habitans en y passant et en les entretenant, constitue en sa faveur une possession en vertu de laquelle elle est réputée propriétaire jusqu'à la preuve contraire.

Ces principes ont été reconnus dans la discussion qui eut lieu au conseil d'état sur la rédaction de l'art. 538 du Code civil.

Voici ce que nous trouvons dans le procès-verbal (lecture faite de l'art. 22 du projet, portant : « *les chemins publics*, les rues et places publiques sont considérés comme dépendances du domaine public. ») :

« M. Regnault (de Saint-Jean-d'Angely) observe que cet article doit être réformé, en ce qu'il comprend indistinctement dans le domaine public *les chemins publics, les rues et places publiques.* Il faut remarquer que les

lois distinguent entre les grandes routes et les chemins vicinaux; *ceux-ci sont la propriété des communes et entretenus par elles.* Ce principe est dans la jurisprudence du conseil. Chaque jour, des arrêtés mettent l'entretien des chemins vicinaux à la charge des communes; quant aux rues et places publiques, elles sont aussi la propriété des communes, aux termes de la loi du 11 frimaire an VII, de divers arrêtés du gouvernement, notamment de celui rendu pour la commune de Paris, relativement au percement d'une rue. Il n'y a d'exception à ce principe que pour les rues et places où passent les grandes routes entretenues par l'état.

» M. Treilhard dit qu'en effet, les chemins vicinaux et les rues qui ne sont pas grandes routes appartiennent aux communes.

» M. Tronchet observe qu'il y a des chemins qui, sans être grandes routes, appartiennent cependant à l'état.

» M. Regnault (de Saint-Jean-d'Angely) dit qu'il est facile de distinguer les chemins dont la propriété appartient à la nation : ce sont ceux qu'elle entretient.

» La distinction proposée par M. Regnault (de Saint-Jean-d'Angely) sur les chemins vicinaux, et le retranchement de l'énonciation des rues et places publiques, sont adoptés. »

Le ministre de l'intérieur, en présentant la loi de 1824, disait à la chambre des députés que les chemins communaux sont une propriété des communes, que tous les habitans ont un droit égal à s'en servir; tous les détériorent plus ou moins; que la charge doit donc être en principe une obligation de tous. Et à la chambre des pairs, qu'il serait difficile de ne pas reconnaître, dans les dépenses que les chemins vicinaux occasionent, une charge personnelle des habitans, qui seuls en sont propriétaires, comme constituant seuls la communauté.

Nous avons vu précédemment que l'autorité souveraine pouvait élever des chemins vicinaux au rang des routes royales ou départementales, ou faire descendre ces dernières parmi ces chemins. Ce changement dans les dénominations et dans l'usage des voies de ces différentes espèces, n'en opère aucun dans la propriété. L'état ne donne aucune indemnité aux communes lorsqu'il érige leurs chemins en routes, et n'en exige aucune d'elles dans le cas contraire. Ce n'est en effet qu'une mutation d'usufruit ou de jouissance; mais le sol continue d'appartenir à qui en était d'abord propriétaire.

Nous avons dit que le législateur avait laissé dans le domaine du droit commun la décision

de la question de propriété du terrain qui forme la voie publique.

Or, d'après le droit commun, les propriétés s'acquièrent par titre et par la possession.

Quant au titre, il devra être revêtu des conditions requises en toute autre circonstance pour établir la propriété, et l'appréciation en appartiendra aux tribunaux, ainsi que nous l'expliquerons ailleurs avec plus de détails.

La possession pourra aussi suppléer au titre et faire acquérir à la commune la propriété du chemin ou de la rue.

Mais il faut bien se garder de confondre avec une véritable et légitime possession des actes de tolérance et de pure faculté, qui ne constituent jamais qu'une jouissance précaire et vicieuse.

D'après l'art. 691 du Code civil, les servitudes discontinues, apparentes ou non apparentes, ne peuvent s'établir que par titres, sans que la possession, même immémoriale, puisse en tenir lieu.

Il arrive assez communément dans les campagnes que les passans pratiquent sur les bords ou au travers des champs des sentiers plus ou moins larges, soit pour abréger leur route, soit parce que, pendant une saison de l'année,

le chemin ordinaire n'est pas en état. Il est évident que ces sentiers, quelle que soit l'ancienneté de leur existence, ne peuvent établir de droit ni en faveur d'un particulier, ni en faveur de la généralité des habitans, c'est-à-dire de la commune. Le fait seul du passage ne serait pas un acte possessoire, et ne constituerait que l'exercice d'une servitude sur la propriété d'autrui, qui ne pourrait faire acquérir la propriété du chemin, même d'un simple droit de passage.

Il faudrait donc, pour qu'il en fût autrement, qu'au fait de passage se joignissent l'absence totale d'usage, de la part des riverains, du terrain qui constitue le chemin, et l'entretien et réparation de ce chemin effectués par les soins et aux frais de la commune.

C'est ce qu'établit très-bien M. Pardessus, *Traité des servitudes*, n° 216.

« Nous ne croyons pas devoir entrer dans » le développement des principes à l'aide des- » quels devrait être jugée une contestation de » cette nature, parce qu'ils sont étrangers à » l'objet de notre travail : il suffit d'observer » que le fait qu'un grand nombre de proprié- » taires ou de particuliers voisins auraient passé » dans un chemin, ne serait pas une preuve

» que ce chemin appartient au public (1). La » preuve qui serait la véritable et la plus es- » sentielle, serait que les seigneurs ou la po- » lice locale exerçaient des actes de surveillance » et de voirie sur ce chemin, qu'ils l'entrete- » naient ou le réparaient conformément aux » lois ou usages sur cette matière. Ces actes sont » positifs et excluent toute propriété privée. Il » n'en est pas de même du passage, quelque » ancien qu'il soit, puisqu'il ne peut jamais, » hors du cas prévu, n° 218, être acquis sans » titre; il ne peut pas faire titre à cent, à mille » individus qui n'ont pas d'autre titre à invo- » quer. Arrêt du parlement de Paris du 10 juil- » let 1782. *Gaz. des tribunaux*, tom. 14, » pag. 292. Arrêt de la cour de cassation du » 3 messidor an V (21 juin 1797), *Bulletin of-* » *ficiel*, n° 11.

» Les actes entre particuliers peuvent sou- » vent, dans ce cas, donner des renseignemens » précieux et fournir des preuves positives. » L'indication que les popriétaires auraient faite » de ce chemin, comme leur limite ou leur » séparation, militerait en faveur de la com-

(1) Cæpolla, *Tract. II*, cap. 3, n° 18, s'exprime ainsi : « *Et not. singul. quod ad probandum viam esse publicam, non* » *sufficit probare per testes, quod publicè seu vulgò per omnes* » *itum fuerit per longum tempus.* »

» mune, qui souvent peut éprouver de grandes » difficultés à faire une preuve testimoniale; » car les principes paraissent s'opposer à ce » qu'on entende, comme témoins, les habitans » de la commune intéressée; et comme le plus » fréquemment cet intérêt s'étend à une com- » mune voisine, la difficulté de trouver des té- » moins serait encore plus grande.

» Cæpolla, *Tract.* II, cap. 9, n° 11; Guy- » Pape, *Quest.* 573, n° 8; Rousseaud de la » Combe, V° *Témoin*, sect. 1, n° 8. »

Bérault, sur l'art. 622 de la Coutume de Normandie, est du même avis. Godefroy, sur le même article, paraît être d'une opinion contraire; mais en examinant avec attention ce qu'il dit, on reconnaît aisément qu'il ne veut parler que du cas où les particuliers et la commune sont également dépourvus de titre, et il se détermine alors avec raison pour le public qui est en possession de passer.

A notre avis, on ne peut donner comme absolue la règle que l'entretien par la commune constitue une possession suffisante. La loi veut que la possession soit continue, non équivoque et à titre de propriétaire; et il est des cas où l'entretien peut n'être considéré que comme une simple charge de la jouissance du passage; par exemple, s'il existe des plantantions sur le che-

min, et que les particuliers aient constamment profité des élagages et des arbres morts. C'est donc aux tribunaux à déterminer le caractère et la nature de la possession, d'après les circonstances particulières dont l'appréciation leur est abandonnée.

Ainsi les communes peuvent acquérir, par la possession, la propriété des chemins; mais les particuliers peuvent-ils l'acquérir de la même manière? Le non usage ne serait pas suffisant pour faire perdre la propriété d'après la maxime : *Populus, non utendo, viam publicam amittere non potest. L. 2 ff. de viâ publicâ.* Mais nous avons vu dans la première partie que le terrain des routes royales et déparmentales était prescriptible; il en est de même des chemins vicinaux. Nous ajouterons quelques nouveaux motifs à ceux que nous avons déjà donnés.

Denizart, V° *Chemin*, pense qu'un chemin particulier devient *chemin public* par la *seule possession du public*, et que quand il est une fois devenu tel, *il n'est plus sujet à prescription* : que cela est décidé par plusieurs textes de lois.

Pothier, *Traité de la prescription*, chap. 1er, première partie, est du même avis.

Il pense que si quelqu'un s'était emparé d'un

chemin vicinal, l'eût labouré, et ensuite vendu, comme un terrain dont il se disait propriétaire; quoique l'acheteur crût de bonne foi que c'était une chose qui appartenait au vendeur, il n'en pourrait acquérir la propriété par la prescription.

Quant à Dunod, il est moins absolu; suivant lui, un particulier qui s'est emparé d'un chemin dont le public s'est passé, peut le prescrire par une possession immémoriale.

Comme on le voit, Denizart et Pothier semblent n'admettre aucune exception au principe que les chemins vicinaux sont imprescriptibles.

Mais outre que cette opinion était combattue par d'autres jurisconsultes, ainsi que nous l'avons vu dans la première partie, elle nous paraît incompatible avec le Code civil, qui a agrandi le cercle de la prescription; si l'on suppose que, pendant trente ans, les riverains ont joui du terrain qui formait le chemin vicinal, qu'ils l'ont enclos dans leur héritage, cultivé, ensemencé et en ont récolté le produit; que conséquemment, pendant la même période, la commune ait été privée du passage par ce chemin et l'ait exercé par un autre, il paraît évident qu'elle en aura perdu la propriété.

En effet, les communes sont propriétaires des chemins vicinaux; elles peuvent par suite,

comme nous le verrons ailleurs, supprimer ceux qui leur paraissent inutiles, pour les rendre à l'agriculture, et les vendre en accordant toujours la préférence aux riverains; or, lorsqu'il y a des faits de la nature de ceux dont nous avons supposé l'existence, n'est-il pas vraisemblable qu'elles ont abandonné le chemin comme inutile, et que la jouissance des riverains est fondée sur un arrangement intervenu entre elles et eux? Et n'est-ce pas le cas d'appliquer la règle que la prescription de trente ans a été introduite pour suppléer à la perte présumée du titre?

La commune serait-elle bien fondée à dire que le chemin étant vicinal, et qu'ayant été porté comme tel sur le tableau de ses chemins vicinaux, il y a plus de trente ans, la possession postérieure des riverains n'a pu lui faire perdre sa propriété?

Ne semble-t-il pas raisonnable de distinguer dans le chemin deux choses bien différentes?

La propriété communale,

Et la chose publique.

Considéré sous le premier rapport, le chemin est susceptible de prescription comme tout autre bien communal. (Art. 2227 du Code civil.)

Si c'est uniquement l'usage auquel il est des-

tiné qui le soustrait à l'empire de la règle commune, il faut reconnaître qu'aussitôt que cet usage a cessé, il rentre sous son influence, *cessante causâ, cessat effectus*; et rien ne peut mieux prouver ce changement de destination du chemin que l'usage exclusif qu'en ont fait les riverains pendant trente ans, sans aucune opposition de la part des habitans.

Cette solution, qui s'applique sans difficulté au cas où le chemin n'a pas été régulièrement déclaré vicinal, comprend également celui où il l'a été; le conseil d'état l'a ainsi jugé pour le premier cas dans l'affaire du sieur Pressou. Celui-ci avait creusé un fossé le long d'un chemin vicinal, mais non porté sur un tableau et dont par conséquent la largeur n'était pas fixée. Le préfet avait pris un arrêté pour ordonner le comblement du fossé par le motif qu'il anticipait sur la voie publique; cette mesure fut exécutée par le maire. Pressou prit ce fait pour trouble à sa possession de la partie de terrain sur laquelle le fossé était creusé, et traduisit la commune en justice de paix pour s'y faire réintégrer. Le juge de paix accueillit la complainte; mais le préfet éleva le conflit. Chargé de la cause du sieur Pressou, je ne contestais pas la vicinalité, mais je disais que la vicinalité d'un chemin n'empêchait pas les particuliers

d'en réclamer la propriété ; que cette propriété pouvait résulter de titres ou de la prescription ; que la possession annale était une présomption en faveur du sieur Pressou, qui avait intérêt à la faire constater, puisque alors il serait réputé propriétaire jusqu'à ce que la commune prouvât elle-même sa propriété par des titres ou par une prescription antérieurement acquise.

Le 14 décembre 1825, il intervint arrêt qui accueillit ces moyens, « attendu que le juge de paix était compétent pour connaître de la possession annale articulée par le sieur Pressou, possession que celui-ci avait intérêt à constater pour établir ses droits, soit à la propriété, soit à une indemnité. » A la vérité, le premier motif de cet arrêt est que le chemin n'est pas porté sur le tableau des chemins vicinaux ; mais la décision aurait été la même s'il y eût été inscrit, puisque l'inscription n'est pas constitutive de la vicinalité, et que son effet remonte à l'époque où il est reconnu que le chemin a commencé à être pratiqué par le public.

C'est ce qui nous paraît résulter d'un autre arrêt du 8 mai 1822, rendu entre les demoiselles Routier et la commune de Pont-de-Larche. Ces demoiselles possédaient dans cette commune un terrain borné par une large haie le long d'un chemin dit de la Carrière.

Ce chemin avait été déclaré vicinal en 1812. Bien postérieurement les demoiselles Routier avaient détruit leur haie, et voulant la remplacer par un mur, elles demandèrent au maire un alignement, qui leur fut délivré conformément au tableau des chemins vicinaux; prétendant que cet alignement leur faisait perdre une partie de leur terrain, elles demandèrent au préfet le rapport des actes administratifs. N'ayant pu l'obtenir, elles attaquèrent la commune devant les tribunaux à l'effet de se faire reconnaître propriétaires de la portion de terrain en litige. Pour établir leur propriété, elles invoquaient uniquement la prescription et offraient de prouver leur possession quadragénaire. La commune soutenait que la preuve était inadmissible, cependant elle fut admise et faite, ce qui détermina le tribunal de Louviers à leur adjuger le terrain qu'elles réclamaient. Ce tribunal alla plus loin, il détermina l'emplacement et l'alignement du mur qu'elles étaient autorisées à construire.

Le préfet éleva le conflit, soutint que les tribunaux n'avaient pu être saisis du débat, que tout était terminé par les actes administratifs.

Le ministre de la justice, dans son rapport, pensa que le conflit n'était pas fondé parce qu'il s'agissait d'une question de propriété et

que les tribunaux devaient seuls en connaître.

Chargé de la cause des demoiselles Routier, je disais que les actes administratifs n'établissaient que la publicité du chemin et ne décidaient pas la question de propriété, que cette propriété pouvait, aux termes du droit commun, être prouvée par la possession et acquise par prescription, que l'alignement donné par le tribunal n'était que pour le cas ou la commune ne consentirait pas à payer la portion de terrain dont les demoiselles Routier étaient propriétaires.

L'arrêt ci-dessus daté statua en ces termes : « Considérant que l'autorité administrative est seule compétente pour donner un alignement sur un chemin vicinal, et que, dans l'espèce, l'alignement qui fait l'objet du litige avait été administrativement donné avant le jugement du tribunal de Louviers du 21 mars 1821 ;

» Considérant que la fixation de cet alignement ne faisait pas obstacle à ce que la question de propriété fût portée devant les tribunaux;

» Considérant que le tribunal de Louviers aurait dû se borner à reconnaître si, par suite de l'alignement donné par l'administration, les demoiselles Routier devaient abandonner une partie de leur propriété, et, dans ce cas, quelle était la superficie et la valeur de la por-

tion de terrain cédée à la voie publique; qu'ainsi il a excédé ses attributions en déterminant les alignemens à suivre par les demoiselles Routier;

» Notre conseil d'état entendu, nous avons ordonné, etc.

» Art. 1er. L'arrêté de conflit élevé par le préfet du département de l'Eure du 9 juillet 1821 est approuvé en ce qui concerne la fixation de l'alignement, et sans préjudice de la question de propriété qui demeure soumise aux tribunaux;

» Art. 2. Le jugement du tribunal de Louviers du 21 mars 1821 est regardé comme non avenu dans les dispositions qui déterminent les alignemens à suivre par les demoiselles Routier. »

Ces principes s'appliquent aussi aux limites des chemins, ainsi que cela résulte des deux arrêts ci-dessus, lors desquels il n'y avait de litiges que sur les limites. Si un particulier, au lieu de posséder la totalité du chemin, n'en détenait qu'une partie prise sur la largeur qui se trouverait ainsi rétrécie et diminuée, il n'en deviendrait pas moins propriétaire par la prescription. L'ordonnance de Blois ne régit que les grands chemins; mais, pour les communications vicinales, il faut s'en tenir à la règle *tantum præscriptum quantum possessum.*

C'est ce qui a été reconnu dans la discussion de la loi de 1824. M. de Beaumont voulait que tous les empiètemens anciens et nouveaux fussent restitués; mais le rapporteur observa que cette mesure serait attentatoire au droit sacré de propriété et qu'elle n'était praticable qu'à l'égard des empiètemens récens et manifestes ; ce qui doit s'entendre de ceux qui ne sont pas encore consacrés par la prescription.

Il s'élève souvent des contestations sur la reconnaissance des limites, l'administration voulant étendre la largeur du chemin vicinal et les riverains voulant au contraire la restreindre. Dans ce cas, comme l'administration ne peut pas arbitrairement élargir les chemins vicinaux ; qu'elle peut les porter jusqu'à dix-huit pieds, mais à la charge par la commune de payer une indemnité, il faut admettre comme une règle invariable que, s'il n'est pas d'abord prouvé qu'à une époque quelconque le chemin s'étendait jusqu'au point que l'administration détermine, l'état présent des choses sera censé avoir toujours existé ; car la première condition exigée pour qu'une commune puisse opposer aux riverains qui possèdent un chemin qu'ils n'ont pu l'acquérir en tout ou partie, c'est de prouver qu'avant cette possession elle en était propriétaire. Autrement l'autorité administra-

tive pourrait étendre à l'infini les limites des chemins vicinaux, au préjudice des propriétaires des héritages qui les bordent, puisqu'il est de principe qu'elle n'est point obligée de réduire les chemins dont la largeur excède dix-huit pieds.

Nous ferons remarquer, en terminant ce chapitre, qu'un chemin vicinal ne peut être considéré comme une terre vaine et vague, dont la revendication ait dû être formée par une commune dans le délai de cinq ans fixé par l'art. 9 de la loi du 28 août 1792. (Arrêt de la cour de cassation du 5 mars 1818.)

CHAPITRE IV.

Des arbres et haies existant sur les chemins vicinaux et sur les rues et places publiques.

Aucune disposition de la législation ancienne n'obligeait les riverains, les communes ou les seigneurs à planter les bords des chemins vicinaux. M. Merlin, V° *chemin public*, en fait la remarque : « Les règlemens gé-» néraux, dit-il, et notamment l'arrêt du con-

» seil de 1720, qui (comme nous l'avons vu » dans la première partie) oblige les riverains » des routes à en planter les bords, ne sont évi- » demment applicables qu'aux chemins royaux » qui conduisent de province à autre.... » Il ajoute que ni ce règlement ni aucun autre n'autorise les propriétaires riverains à planter sur les chemins de traverse qui se trouvent dans les hautes justices. La plantation de ces chemins était seulement une *faculté* qui appartenait aux seigneurs par suite des droits de police et de voirie qu'ils y avaient; les particuliers et les communes ne pouvaient régulièrement planter que de leur consentement exprès ou tacite.

Un arrêt du parlement de Paris du 17 juin 1767, entre le comte d'Estourmel et le chapitre de Noyon, a ordonné au chapitre de faire arracher tous les arbres par lui plantés sur les bords et dans l'intérieur des chemins de la seigneurie de Fretoy, et de faire transporter ces arbres plus avant dans ses terres au moins de six pieds de distance des arbres du seigneur. Toutefois la faculté de planter ne pouvait être exercée que lorsque les chemins et les rues étaient assez larges et les places publiques assez spacieuses pour que la circulation n'en fût pas entravée.

La législation relative aux grandes routes accordait à l'administration ou aux seigneurs la faculté de planter sur le sol même des riverains; c'est du moins ce qui avait quelquefois lieu dans la pratique; mais il n'en devait pas être usé de même pour les plantations le long des chemins vicinaux; ils ne pouvaient donc planter que sur le sol de ces chemins. Il paraît pourtant qu'il est plusieurs fois arrivé que des seigneurs, abusant de leur puissance, ont contraint les riverains à faire des plantations, soit sur le chemin, soit sur leurs fonds; qu'ils les ont exécutées eux-mêmes sur la propriété des riverains par force ou avec leur consentement. Assez généralement ils n'étaient soumis à aucune règle pour l'espacement et l'alignement; les coutumes avaient négligé ce point important. Nous ne connaissons qu'un arrêt qui ait prescrit des conditions spéciales; encore n'est-ce pas un règlement général, mais une décision particulière.

Cet arrêt, rendu en la première chambre des enquêtes le 1er août 1750 entre le seigneur et les habitans de Villiers, permet au seigneur de planter les *rues* et *chemins* de ce village, savoir les rues à la distance de cinq pieds des murs, murets et héritages voisins; et en mettant dix-huit pieds d'un arbre à l'autre, sur la même

ligne, même de planter deux rangées dans les *rues* lorsqu'elles se trouveront avoir trente-cinq pieds et plus de largeur, de sorte que avec les cinq pieds de chaque côté qui doivent être réservés entre les arbres, murs, murets et héritages, il se trouve encore vingt-cinq pieds de distance entre deux rangs parallèles; comme aussi de planter d'une simple rangée d'arbres les rues qui se trouveront être de la largeur de vingt-cinq pieds, laissant toujours un intervalle de cinq pieds desdits murs et héritages, et de dix-huit pieds d'un arbre à un autre, sur une même ligne; fait défense de planter les rues qui se trouveront avoir moins de vingt-cinq pieds de largeur.

A l'égard *de la place du village*, l'arrêt permet au seigneur de la planter, en observant néanmoins de laisser l'espace vide de soixante-quinze pieds, qui se trouvait lors de l'arrêt, ainsi que les distances de cinq pieds des murs, de dix-huit pieds d'un arbre à l'autre sur la même ligne, et de vingt-cinq pieds d'une rangée parallèle à une autre.

Quant aux endroits *vagues et inutiles à la voirie*, l'arrêt permet au seigneur de les planter comme bon lui semblera, en laissant la distance de cinq pieds de roi desdits arbres aux héritages, murs et murets.

En ce qui concerne les chemins hors et aboutissant au village, autres que les grands chemins, l'arrêt permet au seigneur de les planter sans préjudicier au droit des propriétaires des terres voisines; savoir, ceux qui ont trente pieds de largeur, de deux rangées d'arbres, de dix-huit pieds de distance sur la même ligne et de trente pieds entre deux rangs parallèles et ceux qui n'auront que vingt pieds, d'une seule rangée de dix-huit pieds de distance sur la même ligne.

Cet arrêt déterminait bien la distance entre les plantations faites sur les rues et places et les héritages privés, mais à l'égard des plantations des chemins, il se bornait à défendre de préjudicier aux propriétaires de ces héritages. Il ne prescrivait rien pour celles à faire sur ces fonds. Il existait dans les coutumes, les règlemens locaux ou le droit romain, une foule de dispositions qui déterminaient la distance entre la plantation et un héritage voisin appartenant à un particulier; mais elles ne pouvaient pas plus s'appliquer aux propriétaires d'héritages bordant les chemins vicinaux qui sont publics, à l'usage de tous et grevés par conséquent d'une servitude perpétuelle, que l'obligation d'observer une distance pour l'ouverture des jours, car il est certain qu'on

peut les ouvrir sur le bord même du chemin.

Il semble donc que partout où il n'existait pas de règlement particulier, le seigneur pouvait planter sur le bord du chemin, et le riverain sur le bord de son héritage. Cependant les usages locaux et le droit commun, qui défend de causer du dommage à autrui, modifiaient cette liberté. Le premier ne pouvait planter de manière à nuire au riverain, ni celui-ci de manière à nuire à la voie publique ou aux plantations qui s'y trouvaient.

Il existe même à cet égard trois arrêts, mais qui ne pouvaient avoir d'effet que dans l'étendue du ressort des parlemens dont ils étaient émanés, ou pour les provinces auxquelles ils étaient applicables. Le dernier n'est pas même un arrêt de règlement.

L'arrêt du conseil rendu pour les provinces de Normandie, pays du Perche, et de Châteauneuf en Thimerais, du 28 avril 1671, exige qu'il y ait dix pieds de distance entre les plantations et les bords du chemin.

Un arrêt de règlement du parlement de Normandie, du 17 août 1751, ordonne de laisser dix pieds de distance entre les plantations et les chemins vicinaux et de traverse, lorsque les terres où l'on plante ne sont pas closes; mais il ne contient absolument aucune dis-

position pour le cas où elles sont closes, d'où il paraît résulter qu'il n'y avait alors aucune distance à observer. Il en est de même pour les haies, dont le règlement ne s'occupe, art. 3, que pour dire que *celles étant sur le bord des chemins* seront tondues et réduites sur les souches ou vestiges de l'ancien alignement, et que ce qui excédera cet alignement sera arraché. Cet arrêt suppose donc que l'on peut planter des haies sur le bord même des chemins. Il contient bien, art. 10, l'injonction de ne les planter qu'à un pied et demi du voisin; mais cette disposition ne s'applique qu'au cas où le voisin est un propriétaire privé; ce qui le prouve, c'est que cet arrêt a des dispositions spéciales pour le cas où les fonds contigus appartiennent à des particuliers, et qu'elles sont différentes de celles prescrites pour le cas où l'un de ces fonds est un chemin vicinal.

Le troisième arrêt est celui déjà cité, du 17 juin 1767, qui ordonne de faire la plantation au moins à six pieds de celle déjà faite par le seigneur sur le chemin.

Par suite du droit de voirie, les coutumes et les auteurs attribuaient aux seigneurs la propriété des arbres plantés sur le bord des chemins vicinaux. (*Voyez* les coutumes d'Artois, de Montreuil et de la Châtellenie de Lille.)

Freminville examinant aussi la question de savoir si les noyers et les arbres à fruits, ainsi que les chênes, ormes et autres arbres qui sont plantés par voisins ou qui sont crûs naturellement dans les haies et bouchages des héritages, *dedans ou sur le bord des chemins publics*, appartiennent au seigneur haut-justicier, se décide pour l'affirmative, et combat le système contraire que l'on a quelquefois soutenu en faveur des propriétaires riverains. Il prétend que les chemins appartiennent au seigneur haut-justicier : « ils lui appartiennent si » bien, dit-il, qu'il n'est pas permis aux pro- » priétaires des héritages voisins d'y planter » des arbres sans permission, ni de planter » haies vives à leurs héritages plus près d'un » pied et demi au moins des limites dudit che- » min. »

Plusieurs arrêts ont reconnu la propriété des seigneurs aux chemins et aux arbres.

En voici particulièrement un très-positif.

La dame de Fay, propriétaire de pièces de terres adjacentes au chemin de la Villette à Mitry, avait fait planter des arbres dans ce chemin; M. de Nicolay, la représentant et ayant ses droits, voulut disposer de ces arbres; mais la dame de Senozan, haute-justicière, *sans contester le fait de plantation*, soutint

qu'ils lui appartenaient parce qu'ils étaient plantés dans le chemin et le fossé de Mitry à Tremblay. M. de Nicolay répondait : la propriété des chemins n'est à personne ; le haut-justicier n'a qu'un droit d'inspection et de police, etc. Mais, par un arrêt du 11 juillet 1759, le parlement de Paris rejeta ces moyens et réduisit toute la cause au seul fait de savoir si les arbres étaient *dans le chemin et le fossé*. Il fut donc jugé que les arbres existant sur les chemins appartenaient aux seigneurs *lors même qu'ils avaient été plantés par les riverains*, ce qui était, ce nous semble, donner une bien grande latitude à la prérogative seigneuriale.

Cet ordre de choses a été changé par la législation nouvelle.

La loi du 15 août 1790 décide, par une suite nécessaire de l'abolition du régime féodal et des justices seigneuriales, que personne ne pourra prétendre, à l'un ou à l'autre de ces titres, aucun droit de propriété ni de voirie sur les chemins publics, rues et places des villages, bourgs ou villes; que le droit de planter des arbres ou de s'approprier ceux crûs sur ces voies dans les lieux où il était attribué aux ci-devant seigneurs, par les coutumes, statuts ou usages, est aboli. Quant aux arbres qui pouvaient avoir été plantés par les ci-devant sei-

gneurs sur les fonds même des riverains, ils furent déclarés la propriété de ces derniers, en remboursant par eux les frais de plantation seulement. Il restait à statuer sur la propriété des arbres antérieurement plantés dans les chemins, rues et places publiques. Cette loi la conserve aux seigneurs, sauf le cas où les particuliers et les communes prouveraient avoir fait les plantations, et sauf aussi la faculté qu'ils ont de racheter celles exécutées par d'autres. Mais le 28 août 1792 parut une loi qui, au mépris des principes, priva les seigneurs de leur propriété et de l'indemnité qui leur était due.

C'est ce qui résulte des art. 14, 15, 16 et 17. Ils distinguent entre les arbres plantés sur les héritages riverains et ceux plantés sur les chemins, rues et places publiques, ou biens communaux. Ceux plantés sur les fonds riverains appartiennent aux propriétaires de ces fonds, même à l'exclusion des communes qui auraient été dans l'usage de se les approprier. Les arbres plantés dans les rues et chemins appartiennent également aux riverains, à moins que les communes ne prouvent qu'elles en sont propriétaires. Quant à ceux des places publiques et des autres propriétés communales, ils sont adjugés aux communes.

Tout cela a lieu, lors même que la plantation aurait été faite par le seigneur, auquel on n'est pas même tenu de rembourser les frais qu'elle lui a coûtés. Mais il y aurait exception à ces règles si le seigneur avait aliéné sa plantation sans fraude dans l'intervalle des deux lois : la propriété en serait maintenue à son acquéreur ; il en serait de même, à plus forte raison, des ventes antérieures à l'abolition du régime féodal.

Cette exception ne s'étendrait pas aux plantations faites sur le sol des riverains.

L'art. 8 de la loi du 15 août 1790 conserve aux seigneurs les plantations faites dans leurs avenues, chemins privés et autres terrains à eux appartenant, ou dans les parties de chemins publics qu'ils pourraient avoir achetées des riverains à l'effet d'agrandir ces chemins et d'y planter.

Enfin la loi du 9 ventose an XIII contient la disposition suivante :

« Art. 7. A l'avenir nul ne pourra planter sur le bord des chemins vicinaux, même dans sa propriété, sans leur conserver la largeur qui leur aura été fixée en exécution de l'article précédent. »

Ainsi, si l'administration avait arrêté d'élargir le chemin et qu'elle attendît pour exé-

cuter ce projet la démolition des maisons qui le bordent, il est manifeste que les propriétaires de ces maisons ne pourraient, après les avoir détruites, planter des arbres sur le même emplacement, quelle que fût leur essence, sans conserver la largeur fixée par l'autorité.

La loi du 9 ventose an XIII ne s'expliquant pas sur la propriété des arbres plantés dans les chemins vicinaux, il s'ensuit qu'elle ne change rien à la législation antérieure, qui se compose des lois des 15 août 1790 et 28 août 1792 et des dispositions du Code civil. Les deux premières lois ne s'appliquent qu'aux plantations existantes lors de leur promulgation; pour celles qui ont été faites postérieurement, il faut suivre le Code civil, qui n'est que la reproduction des anciens principes. Et par conséquent, les communes étant propriétaires des chemins vicinaux et des places et rues des villages, bourgs ou villes, sont aussi réputées de plein droit propriétaires des arbres qui s'y trouvent, aux termes de l'art. 553, sauf toutefois la preuve contraire, qui peut même être faite par témoins, attendu qu'il s'agit d'un fait; ce qui rend inapplicable l'art. 1341 du même Code.

La loi du 9 ventose ne décide pas non plus à qui, de la commune ou des particuliers rive-

rains, appartient la plantation des chemins vicinaux. Le Code civil ne conférant ce droit qu'au propriétaire du terrain, il semble qu'il doive appartenir aux communes, puisqu'elles sont propriétaires des chemins vicinaux. D'un autre côté, il peut arriver fréquemment qu'une commune, à défaut de ressources suffisantes ou par tout autre motif, n'effectue pas la plantation, qui cependant sera jugée utile aux habitans, aux riverains et même aux voyageurs, auxquels elle procurera du frais pendant l'été. C'est probablement par ce motif que la loi du 9 ventose an XIII suppose que les riverains pourront faire les plantations, puisqu'elle contient une disposition qui, lorsqu'ils plantent *même* sur leur propre terrain, les oblige à conserver au chemin la largeur qui a été fixée.

Les communes et les riverains peuvent donc également effectuer les plantations; mais cette proposition ne résout pas la difficulté, car il peut y avoir prétention de la part des uns ou des autres de la faire exclusivement, suivant les circonstances.

Le conseil d'état a eu à prononcer dans l'espèce où une commune prétendait qu'elle seule pouvait planter ses chemins; il paraît d'ailleurs que la plantation était déjà faite, et qu'elle n'offrait pas de la remplacer. Comme la loi du

9 ventose an XIII porte dans son dernier article que les poursuites pour contravention à ladite loi doivent être jugées par le conseil de préfecture, il a décidé que le débat dont nous avons parlé serait soumis à ce conseil. Il semble avoir voulu établir que c'était à lui de décider qui de la commune ou du riverain devait avoir la préférence. (Voyez arrêt du conseil du 19 mars 1820, aux archives, n° 3687.)

Cependant, nous ne saurions approuver cet arrêt; quant à la compétence, il nous semble que la plantation étant un objet d'administration, c'est au préfet seul, sauf recours au ministre, qu'il appartient de l'autoriser. Nous croyons aussi qu'en général, lorsqu'une commune veut planter, elle doit avoir la préférence sur les particuliers.

Nous examinerons ailleurs s'il est besoin d'obtenir un alignement ou permission préalable pour effectuer une plantation le long des chemins vicinaux.

Le droit nouveau n'a rien ajouté aux dispositions du droit ancien, ni sur la nécessité de planter, ni sur la distance des plantations d'arbres et de haies vives. La loi du 9 ventose an XIII se borne à obliger les riverains de conserver aux chemins vicinaux la largeur qui leur a été donnée par l'autorité adminis-

trative, quand même elle excéderait six mètres.

Ainsi, personne n'est tenu de planter, ni sur le chemin, ni sur les héritages des particuliers riverains. Les communes ne peuvent pas planter sur ces héritages; et il semble que les communes ou les riverains qui plantent sur les chemins, comme les riverains qui plantent sur leurs fonds, ne sont soumis à aucune autre condition pour les distances que de ne nuire à personne, à moins qu'il n'existe des règlemens basés sur la nécessité de conserver les arbres et les chemins.

La loi du 28 juillet 1824 garde le silence à cet égard; mais la circulaire du mois d'octobre suivant considère les dispositions du droit ordinaire comme applicables aux chemins vicinaux; elle renvoie aux art. 670, 671, 672 et 673 du Code civil, et dit que si la loi est muette sur les plantations, c'est parce qu'elle n'avait rien à ajouter à ces dispositions, qui sont de droit commun. Toutefois il nous semble qu'il faut faire une distinction qui rentrera dans l'esprit et dans les termes de l'instruction, et que la nature des choses indique : que la commune ou le particulier qui plante sur le chemin soit obligé de placer cette plantation d'arbres ou de haies vives à la distance prescrite par l'article 671, cela se conçoit, parce qu'elle est

exigée pour éviter de préjudicier au voisin : l'ombrage, les branches et les racines des arbres pourraient nuire à ses propriétés et aux récoltes qu'elles produisent; mais, au contraire, l'ombrage est nécessaire sur les chemins qui ne sont pas chargés de fruits, et il importe peu que les racines épuisent son sol.

Lors donc qu'il n'existe aucun règlement prohibitif, les riverains ne sont tenus à observer aucune distance, à la charge toutefois de ne pas abuser de cette liberté pour nuire aux chemins; il appartient à l'autorité administrative de prendre les mesures pour y obvier, et de déterminer l'espacement et l'alignement.

Le second projet de Code rural, art. 38 et 404, autorise aussi les riverains à planter sur le bord de leurs fonds, quoiqu'ils soient tenus à observer la distance quand les deux héritages sont privés.

Un arrêt du conseil, rendu en faveur du sieur Quesney, a consacré en partie cette doctrine. Ce particulier avait planté des peupliers et des haies vives sur les bords d'un chemin vicinal, mais en lui conservant précisément les quatre mètres de largeur que lui donnait le tableau. Il fut poursuivi pour avoir effectué sa plantation trop près de la voie publique, et le conseil de préfecture le condamna à l'en-

lever. Chargé de sa cause au conseil d'état, je soutins que les dispositions du droit commun étaient inapplicables aux propriétaires riverains des chemins vicinaux, qui pouvaient planter sur les bords de leurs fonds, pourvu qu'ils respectassent la voie publique. Ce moyen fut accueilli par arrêt du 16 février 1826, « Attendu qu'il était reconnu en fait que les plantations avaient eu lieu sur la propriété du sieur Quesncy; que la loi du 9 ventose an XIII (18 février 1805) autorise à planter le long des chemins vicinaux, sans rien prescrire pour les distances; d'où il suit que ni les règles du droit commun, ni celles qui sont relatives aux plantations des routes royales ou départementales n'étaient applicables; que d'ailleurs le conseil de préfecture ne s'était fondé sur aucun usage ni règlement local de police ou de voirie. »

On entendrait mal la loi du 9 ventose an XIII, si l'on pensait qu'il est permis, dans les chemins qui ont plus de six mètres de largeur, de planter arbitrairement les bords au delà des six mètres. L'art. 7 ordonne en effet aux particuliers de respecter les limites fixées en vertu de l'article précédent, et cet article défend de rien changer aux chemins qui excèdent six mètres. Sans doute, il n'en résulte pas que l'administration ne puisse les réduire à cette

largeur, en cas d'évidente inutilité du surplus ; mais, lorsque cette mesure est arrêtée, la portion de terrain ainsi réduite forme une propriété communale ordinaire sur laquelle des particuliers ne peuvent pas planter.

Du reste, le ministre déclarant applicable aux haies le principe de l'art. 670 du Code civil, il en résulte que toute haie, existant entre les héritages et le chemin vicinal, est mitoyenne, à moins qu'il n'y ait titre ou possession suffisante au contraire. Le ministre ici semble reconnaître la prescriptibilité des limites des chemins.

Quant à l'élagage des arbres, il peut avoir lieu par celui qui en est le propriétaire, sans autorisation, le décret du 16 décembre 1811 n'étant applicable qu'aux plantations faites sur les grandes routes.

Le propriétaire peut aussi les abattre sans la permission de l'administration des ponts et chaussées. Il est seulement obligé, avant de commencer l'abattage, d'en donner avis à l'administration des eaux et forêts, aux termes de la loi du 9 floréal an XI, et du décret du 15 avril 1811.

Cette nécessité s'applique également aux arbres épars ou dans les bois, et la force obligatoire du décret ne saurait être contestée, il

a été exécuté comme une loi. (Arrêt de la cour de cassation du 12 décembre 1822.)

CHAPITRE V.

Des fossés qui bordent les chemins.

Nous n'avons que très-peu de choses à dire sur cet objet.

Aucune loi ancienne ou nouvelle n'assujettit les riverains ou les communes à faire creuser des fossés le long des chemins vicinaux pour les séparer des héritages voisins. Cependant il peut arriver que les uns et les autres aient intérêt à l'établissement des fossés, lorsque la largeur de la route le permet, soit pour éviter les contestations sur les limites respectives, soit pour servir d'écoulement aux eaux.

Le ministre de l'intérieur remarque, dans son instruction du mois d'octobre, que si la loi du 28 juillet ne parle pas des fossés, c'est pour laisser aux communes toute liberté, suivant la nature du sol et l'importance des communications; il ajoute qu'il n'en doit être établi que lorsque la nécessité en est bien recon-

nue, que les communes ont des ressources suffisantes pour y pourvoir, et que l'agriculture n'aura pas à souffrir de la perte du terrain employé à sa formation.

L'établissement des fossés est tellement facultatif, que la commune ne pourrait forcer les riverains à en creuser un à frais communs, et *vice versâ.* Le Code civil ne rend la clôture obligatoire que dans les villes et faubourgs; mais alors ce n'est pas par un fossé, c'est par un mur qu'elle doit être établie.

Pour que le fossé soit fait à frais communs, il faut donc qu'il y ait concours de volontés de la part de la commune et des riverains. A défaut de ce concours, les communes ou les riverains ont sans contredit la faculté de faire faire les fossés, pourvu qu'ils ne commettent aucune anticipation, mais alors les frais en doivent être exclusivement supportés par ceux qui les font établir.

Lorsque la construction du fossé est récente, il est ordinairement très-facile d'en prouver la propriété par le témoignage des ouvriers qu'on y a employés, et par les quittances qu'on a dû exiger d'eux, en leur payant le prix de leurs travaux.

Mais il arrive assez communément que l'ancienneté des fossés ne laisse pas la ressource

de ce mode de preuve, et qu'il faut alors recourir à d'autres élémens.

Dans ce cas, le Code civil, qui n'a fait que reproduire les anciens principes, est la seule règle qu'il faille observer.

L'art. 666 est ainsi conçu :

« Tous fossés entre deux héritages *sont présumés* mitoyens, s'il n'y a titre ou marque du contraire. »

Les fossés régnant entre les chemins vicinaux et les héritages riverains seront donc de plein droit mitoyens entre ceux-ci et les communes, à moins qu'il ne soit prouvé qu'ils sont pour les uns et les autres une propriété exclusive, et cette preuve peut résulter ou d'un titre ou d'une marque.

Il y a marque de non mitoyenneté lorsque la levée ou le rejet de la terre se trouve d'un côté seulement du fossé. Le fossé est alors *censé* appartenir exclusivement à celui du côté duquel se trouve le rejet. Tel est le vœu des articles 667 et 668 du même Code.

On pourrait croire, à la première vue, que les articles précités limitent à la marque ou au titre le mode de preuve de la propriété exclusive des fossés; et ce qui semblerait fortifier cette opinion, c'est que l'art. 670 du même Code exprime formellement pour la haie qu'elle est

mitoyenne, s'il n'y a titre ou *possession* contraire; d'où l'on pourrait conclure que le législateur, en s'exprimant si différemment dans deux dispositions qui se suivent, a voulu exclure pour les fossés la preuve de la propriété qui ne serait fondée que sur la possession.

Mais ce raisonnement n'est que spécieux, ainsi que nous l'avons démontré dans notre *Régime des Eaux*, page 89, 2ᵉ partie, où nous renvoyons le lecteur.

Le ministre, dans son instruction d'octobre, partage cette opinion; il dit « que quant aux droits respectifs concernant les fossés et l'obligation de leur entretien, les art. 666, 667 et 669 du Code civil y ont suffisamment pourvu, et qu'il suffira de s'y conformer ou d'en rappeler l'exécution, en distinguant les différens cas qu'ils présentent. »

En cela il se rapproche beaucoup plus des bons principes que celui de ses prédécesseurs qui avait signé la circulaire du 27 prairial an XIII, où l'on disait que les fossés faisaient partie des chemins.

Du reste, la dernière instruction ne détermine pas la distance qu'il doit y avoir entre les héritages riverains et les fossés non mitoyens, ou entre ces fossés et les chemins. Le Code civil est également muet sur ce point. Quel-

ques coutumes et règlemens prescrivaient simplement à tous particuliers de laisser un espace de terrain entre ce fossé et l'héritage voisin. Le règlement du parlement de Normandie du 17 août 1751 oblige celui qui fait construire un fossé sur son fonds à laisser du côté du terrain voisin, et au delà du creux de ce fossé, un pied et demi, et si ce terrain est en labour, deux pieds. Il ordonne en outre que tout fossé sera fait en talus du côté du voisin.

M. Pardessus remarque très-bien (*Traité des Servitudes*, n° 186) que les usages locaux peuvent seuls déterminer la distance à observer entre un fossé et l'héritage voisin; qu'on doit les suivre, dans le silence des lois positives, chaque fois que loin de contrarier le vœu présumé du législateur, on ne fait qu'appliquer à des cas analogues les décisions qu'il a portées.

Il ajoute avec raison que le co-propriétaire d'un fossé qui aurait abandonné sa part au voisin pour se décharger de l'entretien, ne serait pas admis par la suite à reprocher à celui-ci qu'il n'y a pas au delà du fossé la distance nécessaire.

Tout cela s'appliquerait sans difficulté à la commune qui voudrait établir un fossé le long d'un chemin vicinal; mais un particulier se-

rait-il soumis à observer une distance pour en établir sur son héritage? Nous ne le croyons pas, ou il faudrait que les règlemens et les usages eussent expressément cela pour objet. Ce qui nous confirme dans cette opinion, c'est que le deuxième projet de Code rural, qui détermine la distance qu'il doit y avoir de la haie à un héritage privé, suppose que la haie d'un particulier peut être plantée sur le bord du chemin vicinal, et ne donne à l'administration que le droit de veiller à ce que ce propriétaire la tienne rabattue ou élaguée d'une manière convenable; à défaut de quoi elle peut le faire exécuter à ses frais. Or, ce principe s'applique aussi aux fossés.

Nous ferons observer, en terminant ce chapitre, que le fossé doit être entretenu et curé par celui dont il est la propriété exclusive, et par conséquent à frais communs, s'il est mitoyen, à moins que l'un des propriétaires ne renonce à la mitoyenneté. (Art. 669 du Code civil.)

Et nous ajouterons que bien que la clôture par fossé ne soit pas obligée, l'un des propriétaires ne pourrait contraindre l'autre à le combler; cette opération ne pourrait résulter que du concours de volontés qui a été nécessaire pour son établissement.

CHAPITRE VI.

De la largeur des chemins et rues.

Ce que nous avons à dire dans ce chapitre se réduira encore à des observations très-courtes.

Il serait fort inutile de remonter à l'ancienne jurisprudence, dont les principes sur la largeur des chemins vicinaux étaient incertains jusqu'à l'édit de 1776, puisque la loi du 9 ventose an XIII, art. 7, contient à cet égard de nouvelles règles.

Toutefois il faut observer que cette loi ne détermine pas la largeur des chemins vicinaux d'une manière uniforme et absolue.

Elle donne à l'autorité administrative, c'est-à-dire aux préfets, le pouvoir de fixer leur largeur *suivant les localités*, en interdisant néanmoins de la porter au delà de six mètres (18 pieds) lorsqu'il sera nécessaire de l'augmenter et de faire aucun changement à ceux qui l'excédaient.

Il était nécessaire que le législateur déterminât d'une manière invariable le *maximum*

de la largeur des chemins, parce que les préfets pouvant l'augmenter aux dépens de la propriété particulière, il leur eût été facile d'abuser de ce pouvoir discrétionnaire.

D'un autre côté, il était impossible de fixer la même largeur pour tous les chemins, puisqu'elle doit varier en raison de leur utilité, des besoins de la commune et des localités.

Il peut se faire en effet qu'un simple sentier de deux pieds et demi de largeur, destiné au passage des hommes, soit suffisant pour le service public, comme par exemple pour accéder à une fontaine.

Il peut arriver aussi qu'il soit nécessaire de porter cette largeur à dix, à quinze ou dix-huit pieds, ce qui est subordonné à l'utilité générale, dont l'appréciation est entièrement abandonnée à la sagesse de l'administration.

Les principes que nous venons d'exposer nous conduisent à l'examen d'une question importante qui peut se présenter fréquemment.

La loi du 9 ventose an XIII dispose qu'il ne pourra être apporté aucun changement aux chemins vicinaux qui excèdent la largeur de six mètres qu'elle a fixée. Résulte-t-il de là que l'administration ne puisse pas, sur la demande des communes, réduire la largeur des chemins à dix-huit pieds, ou même au dessous, pour

rendre l'excédant à l'agriculture? Interpréter la loi dans un sens prohibitif, ce serait, ce nous semble, contrarier l'intention du législateur.

Il est bien possible, en effet, qu'un chemin excède la largeur nécessaire; que cet excédant soit complètement inutile à la commune, et ne fasse qu'augmenter ses charges, puisqu'elle est obligée de l'entretenir comme le surplus; que, d'un autre côté, elle tire un prix avantageux de la cession de ce terrain aux riverains qui s'empresseraient de l'acheter à cause de la convenance. Il y a d'autant moins de danger d'admettre la suppression, que la commune ne peut vendre le terrain qu'avec des formalités spéciales, et quelquefois même avec une autorisation royale, ce qui prévient tous les abus.

Une raison, sans réplique pour l'affirmative, nous paraît résulter de la loi du 23 messidor an V (11 juillet 1795), portant que les administrations de département sont tenues de faire dresser un état général des chemins vicinaux de leurs arrondissemens respectifs, *de quelque espèce qu'ils puissent être, de constater l'utilité de chacun, de prononcer la suppression de ceux reconnus inutiles, et d'en restituer l'emplacement à l'agriculture.*

Or, qui peut le plus, peut le moins. S'il appartient à l'administration de juger de l'utilité

des chemins et de supprimer en totalité ceux qui sont superflus, elle peut, à plus forte raison, déclarer qu'une partie en est inutile, et comme telle susceptible d'être rendue à l'agriculture.

Si la loi du 9 ventose interdit la réduction des chemins qui excèdent dix-huit pieds, c'est pour empêcher qu'on ne prive le public d'une voie nécessaire et que des riverains ne forcent la commune à une mesure qui deviendrait gênante. Le législateur a voulu éviter que la commune se crût liée par la fixation de la largeur à dix-huit pieds, et établir une exception à la règle générale.

Supposons maintenant que sous l'empire de l'ancienne jurisprudence, qui autorisait les communes à porter la largeur des chemins vicinaux jusqu'à vingt-quatre ou trente-six pieds, il ait été décidé qu'un chemin de cette nature serait établi avec l'une ou l'autre largeur, mais que pourtant le chemin n'en eût jamais eu que dix-huit, la commune pourrait-elle aujourd'hui, en invoquant l'art. 6 de la loi du 9 ventose an XIII, porter la largeur au delà de dix-huit pieds?

Il est un cas où bien certainement elle ne le pourrait pas; c'est celui où elle n'aurait point eu avant la loi de l'an XIII la propriété du ter-

rain au moyen duquel elle voudrait élargir le chemin. Le droit de porter jusqu'à trente-six pieds la largeur d'un chemin n'était pas plus alors qu'aujourd'hui une collation de propriété en faveur d'une commune, c'était seulement le pouvoir de contraindre les riverains à céder leurs héritages jusqu'à concurrence de la quantité qui en était nécessaire ; c'était, et rien de plus, la déclaration de l'utilité publique qui autorisait l'expropriation forcée. Mais si la loi de l'an XIII a trouvé les choses entières, si l'expropriation n'avait pas encore eu lieu ; si, par conséquent, elle a trouvé la commune saisie d'une simple faculté, d'une expectative, elle a pu, comme elle l'a fait, sans avoir aucun effet rétroactif, en abolissant la loi précédente, anéantir la faculté ; elle l'a pu avec d'autant plus de raison qu'il ne s'agit point ici, à proprement parler, de droits privés, mais plutôt d'une matière d'administration, d'intérêt public, que le législateur peut par conséquent, suivant les circonstances, régler et modifier à son gré.

Nous allons plus loin et nous pensons qu'il faudrait décider de même dans le cas où il serait établi que la commune était propriétaire, mais sans qu'elle eût fait un chemin ; parce qu'alors le terrain ne peut être considéré que comme une propriété communale ordinaire ;

et puisqu'il avait ce caractère au moment où la loi de l'an XIII fut promulguée, puisque cette loi décide que la largeur de dix-huit pieds est suffisante pour tous les chemins, les habitans ont le droit de demander que cette largeur soit maintenue, afin que le surplus demeure affecté à l'usage commun dont il a toujours fait l'objet. La loi du 9 ventose an XIII confirme cette opinion ; car en interdisant de faire aucun changement à la largeur des chemins qui excèdent *actuellement* six mètres et de porter au delà ceux qui ne l'ont pas, elle considère uniquement l'état présent des choses, abstraction faite de ce qu'il devrait ou pourrait être.

La solution que nous venons de donner s'applique à plus forte raison au cas où il aurait été arrêté qu'un chemin vicinal serait établi sans que la largeur en eût été fixée, soit que cette mesure n'eût pas été mise à exécution, soit que le chemin n'eût pas la largeur légale ; car au moment où l'on voudrait invoquer la précédente loi qui, dans le cas proposé, formerait le seul titre de la commune, cette loi n'existerait plus et serait conséquemment sans effet.

Ce que nous avons dit dans ce chapitre relativement aux chemins vicinaux, est sans application aux rues et places des villes qui sont

soumises à des règles différentes. Aucune loi ne fixe ni ne détermine la largeur qu'elles doivent avoir. Il n'appartient point au préfet d'en ordonner l'ouverture, ni d'en régler la largeur, comme pour les chemins vicinaux. Il résulte de différentes dispositions de la loi du 16 septembre 1807, que ce pouvoir est conféré au gouvernement, soumis à l'observation de plusieurs formalités prescrites par cette même loi, et qu'il n'y a d'autres limites à son exercice que les besoins de l'utilité publique, dont le gouvernement est le juge souverain. Les rues et les places peuvent donc avoir la largeur commandée par cette utilité qui doit varier à l'infini, ainsi que cette largeur elle-même. Voyez les articles 30, 32, 51 et 52 de ladite loi. Voyez aussi la loi du 8 mars 1810.

Il faut en dire autant des rues et places de l'intérieur des villages ou bourgs. Les dispositions relatives aux chemins vicinaux leur sont inapplicables et elles rentrent dans le droit commun, d'après lequel leur largeur est subordonnée à l'utilité publique. Si le législateur ne s'est pas spécialement occupé de ces rues et places, c'est probablement parce qu'il a pensé qu'elles auraient rarement besoin d'être élargies.

Il existe seulement une déclaration du 10

avril 1783, qui fixe le *minimum* de la largeur des rues de Paris et des faubourgs, en ces termes : « Il ne peut être, sous quelque prétexte que ce soit, ouvert et formé en la ville et faubourgs de Paris, aucune rue nouvelle, qu'en vertu des lettres-patentes que nous aurons accordées à cet effet ; lesdites rues nouvelles ne pourront avoir moins de trente pieds de largeur ; et toutes rues anciennes, qui auront moins de trente pieds, seront élargies successivent au fur et à mesure des reconstructions des maisons et bâtimens situés sur lesdites rues. »

CHAPITRE VII.

De l'établissement et entretien des chemins, rues et places.

Avant la révolution, les chemins étaient faits avec des terrains fournis d'abord par les seigneurs et ensuite par les communes. Leur établissement et entretien avaient lieu au moyen de la corvée.

L'article 2, section 6, titre Ier de la loi du 6 octobre 1791 porte que les chemins vicinaux seront rendus praticables et entretenus aux

frais des communes sur le territoire desquelles ils seront établis.

Les lois des 16 frimaire an II, 11 frimaire an VII et 28 pluviose an VIII confirmaient cette disposition, et c'était sur les revenus communaux que devait se prendre la dépense; mais ces moyens ne suffisant pas, un arrêté du gouvernement, du 4 thermidor an X, a autorisé à y suppléer par la prestation en nature. Ce mode a été organisé par l'instruction ministérielle du 7 prairial an XIII, et a été constamment suivi jusqu'à la loi des finances du 15 mai 1818, dont l'article 94 a interdit, à peine de concussion, toutes contributions directes ou indirectes, autres que celles maintenues ou autorisées par cette loi, à quelque titre et sous quelque dénomination qu'elles se perçoivent.

Elle pourvut aux dépenses, en cas d'insuffisance des revenus ordinaires, par des centimes additionnels et extraordinaires; mais depuis cette époque les chemins furent mal entretenus, et l'on sentit la nécessité d'en revenir à la prestation en nature.

La loi du 28 juillet 1824 forme le dernier état de la législation sur ce point. Il importe d'en bien saisir le sens. Elle établit d'abord en principe que les seuls chemins qui doivent être

entretenus, conformément à ses dispositions, sont ceux qui ont été reconnus vicinaux par le préfet sur délibération du conseil municipal. Elle distingue les travaux ordinaires d'entretien, d'avec ceux extraordinaires d'établissement des chemins.

Il est pourvu aux dépenses des premiers à l'aide des revenus communaux; ensuite, en cas d'insuffisance bien constatée, par des prestations en nature ou en argent au choix des contribuables; et enfin, en cas d'insuffisance également bien constatée des deux moyens ci-dessus, par une addition de cinq centimes au principal de la contribution foncière.

Quant aux travaux extraordinaires d'établissement des chemins, il y est pourvu, lorsque les ressources ci-dessus sont épuisées, par des contributions également extraordinaires, autorisées conformément aux lois par des ordonnances royales.

La prestation en nature diffère essentiellement de l'ancienne corvée en ce qu'elle pèse sur les riches comme sur les pauvres à proportion de leurs facultés et de l'usage qu'ils font des chemins, que les saisons des travaux sont déterminées par les habitans eux-mêmes, et que, enfin, c'est près de leurs champs qu'ils les exécutent.

La loi, dans son article 3, organise la prestation. Elle assujettit à deux journées de travail au plus ou leur valeur en argent pour chaque année tout habitant, chef de famille ou d'établissement, à titre de propriétaire, de régisseur, de fermier ou de colon partiaire qui est porté sur l'un des rôles des contributions directes, ainsi que chaque fils vivant avec lui et chaque domestique mâle, pourvu que les uns et les autres soient valides et âgés de vingt ans accomplis. Elle ajoute deux journées au plus de chaque bête de trait ou de somme, de chaque cheval de selle ou d'attelage de luxe, et de chaque charrette en sa possession, pour son service ou pour le service dont il est chargé.

Comme on le voit, il arrivera souvent qu'un agriculteur supportera une grande charge pour la réparation des chemins vicinaux, puisque, en outre de son obligation personnelle, il peut être imposé à autant de deux journées qu'il a de fils et de domestiques mâles valides et âgés de vingt ans, de charrettes, de bêtes de trait ou de somme, de cheval de selle; mais cette imposition n'est point injuste, puisqu'elle est proportionnée aux facultés probables de ceux qui se servent des chemins, qu'elle l'est aussi à l'usage qu'ils en font et aux dégradations qu'ils y causent.

La loi entend par habitant le possesseur de l'immeuble, et qui en même tems est porté sur l'un des rôles des contributions directes. Si le propriétaire fait lui-même valoir sa propriété, il sera donc soumis à la prestation, lors même qu'il aurait son domicile véritable, son principal établissement ailleurs; s'il a un fermier, un régisseur, un colon partiaire, ils y seront assujettis à sa place, pourvu qu'ils soient portés sur l'un des rôles des contributions directes.

Un mineur âgé de moins de vingt ans, qui serait chef d'établissement, ne pourrait être tenu de la prestation personnelle; mais il est manifeste qu'il y serait soumis pour chacun de ses serviteurs ou domestiques. Sous cette dénomination on ne comprend pas les ouvriers connus sous la dénomination de gens de travail.

Les secrétaires, les précepteurs, les intendans employés dans une maison doivent aussi la prestation. (Instruction d'octobre 1824.)

L'interdit est dispensé de la prestation, il n'est pas valide; mais il y est assujetti pour ses enfans ou domestiques et sa dette doit être acquittée par son tuteur. Quant à celui qui a été pourvu d'un curateur aux termes de l'art. 513 du Code civil, il n'y a nulle raison de l'affranchir de la prestation.

La veuve, la fille y sont également assujetties pour leurs enfans et domestiques.

L'usufruitier, l'emphythéote, l'usager et celui qui a un droit d'habitation dans une maison sont également obligés à la prestation. L'article 3 leur est entièrement applicable. La loi ne détermine pas l'âge auquel on cesse d'être assujetti à la prestation personnelle ; mais il appartient à l'autorité administrative de décider si les particuliers sont valides.

Le tems employé à conduire charrettes et chevaux doit être compté pour journées d'homme.

Les propriétaires de chevaux destinés au halage des bateaux, ou de ceux qui transportent le minerai, le charbon ou le bois dans les usines, doivent la prestation pour chaque cheval ; mais lorsque le poids de cette contribution est trop onéreux, l'administration peut faire un dégrèvement en leur faveur. Cette règle peut même recevoir son application à tous les cas où les particuliers sont soumis à la prestation. La loi a seulement voulu établir une règle générale, mais non un principe absolu.

La loi ne dit pas ce qu'on doit entendre par *bête de trait ou de somme*, c'est à l'administration à le décider suivant les usages du pays. Elle pourra y comprendre les mulets, les vaches et les ânes.

des communes et d'après une expertise contradictoire, soumettre les entrepreneurs ou propriétaires à des subventions particulières. Les propriétés de l'état et de la couronne contribuent aux dépenses dans les proportions qui sont réglées par les préfets en conseil de préfecture.

Quelques dépenses qu'exige le mauvais état des chemins, les habitans ne peuvent être tenus, pour chaque année, à une prestation plus forte que celle que nous venons de rappeler. Si elle est insuffisante, il faut recourir aux autres moyens que la loi consacre.

Les 5 centimes additionnels au principal de la contribution foncière, qu'on peut frapper en cas d'insuffisance de la prestation, doivent être votés par les conseils municipaux; les préfets en autorisent l'imposition; le recouvrement en est poursuivi comme pour les contributions directes, les dégrèvemens sont prononcés sans frais et les comptes sont rendus comme pour les autres dépenses communales. Les conseils municipaux doivent être assistés des plus imposés en nombre égal à celui de leurs membres.

Lorsqu'il s'agit de travaux qui exigent des contributions extraordinaires, il doit y être pourvu dans la forme de la loi du 15 mai 1818.

On peut voir à cet égard les art. 39 et 41 de cette loi.

Aux termes de la Charte et du Code civil, nul ne peut être forcé de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique légalement constatée et moyennant une juste et préalable indemnité. Malgré cette garantie accordée à la propriété, il arrivait souvent qu'un simple arrêté de préfet dépouillait un citoyen de son héritage sous prétexte qu'il était nécessaire au service public ou qu'il avait toujours formé un chemin vicinal. C'était un moyen facile d'éluder les dispositions protectrices des droits des citoyens. La loi du 28 juillet a fait quelques changemens à cette jurisprudence vicieuse ; elle prévoit deux cas : ou la cession des terrains pour la confection ou l'élargissement des chemins est volontaire, ou elle ne l'est pas. Dans le premier, il n'y a pas lieu à l'expropriation pour cause d'utilité publique. La nouvelle loi, dans l'intention de simplifier et d'accélérer une opération d'un faible intérêt, et qui peut être urgente, donne aux préfets le pouvoir de l'autoriser avec certaines formes, lorsque la valeur des terrains à acquérir, à vendre ou à échanger, n'excède pas 3,000 fr.

Lorsque la cession n'est pas volontaire de la part des particuliers, il y a lieu à recourir à

l'expropriation forcée. Il faut bien avoir un moyen de vaincre l'aveugle opiniâtreté d'un particulier qui, par un intérêt privé mal entendu, se refuse à une mesure que réclame l'intérêt général.

Mais quelles formalités devra-t-on suivre pour le déposséder ?

L'art. 10 de la loi du 28 juillet 1824 cite la loi du 8 mars 1810.

Cette loi porte que la déclaration de l'utilité publique doit être faite par le monarque ; mais que l'expropriation, la dépossession ne peut être prononcée que par les tribunaux.

Au premier aperçu, il semblerait qu'en renvoyant à la loi du 8 mars, on ait voulu conférer au préfet le pouvoir qui appartient au roi de déclarer l'utilité publique, en réservant néanmoins à l'autorité judiciaire le pouvoir de prononcer la dépossession ; autrement, que signifierait la citation de cette loi ?

Cependant, en examinant les choses de près, on reconnaît que cette interprétation conduit à une fausse conséquence. La citation de la loi du 8 mars ne nous paraît point exacte. On a cru qu'elle consacrait le principe de l'expropriation, lorsqu'elle ne fait que l'organiser, que prescrire les formes et les conditions de

son application. Ce principe, au contraire, est établi par l'art. 545 du Code civil et par la Charte royale.

L'intention du législateur a été d'établir que les communes pourraient forcer les particuliers à leur céder les terrains ou à leur laisser prendre les matériaux nécessaires pour la confection et l'entretien de leurs chemins, sans vouloir les assujettir à toutes les formes de la loi du 8 mars.

L'art. 10 est d'ailleurs conçu en termes impératifs et généraux : « Seront aussi autorisés par le préfet dans les mêmes formes, etc. » Si la loi avait voulu ne conférer au préfet que le pouvoir de déclarer l'utilité publique, elle l'aurait dit et n'aurait pas exprimé qu'il autoriserait les travaux d'ouverture et d'élargissement des chemins, ou l'extraction des matériaux. Ce qui confirme cette manière de l'entendre, c'est l'expression *aussi* employée dans le second paragraphe. Assurément une acquisition volontaire sera valable, lorsque, n'excédant pas la valeur de 3,000 fr., elle aura été autorisée par le préfet. L'expression *aussi* annonce qu'il y a similitude complète dans les deux cas; que dans l'un comme dans l'autre, l'autorisation du préfet est suffisante. La loi a voulu, pour des objets de peu d'importance,

diminuer les entraves et simplifier les formes, dont l'accomplissement entraîne des lenteurs et des frais souvent plus considérables que la valeur de l'objet exproprié.

Avant cette loi, le préfet avait le même pouvoir. Tous les jours le conseil d'état décidait qu'un préfet pouvait déclarer un chemin vicinal, malgré la prétention de propriété élevée par un particulier, et que s'il était ensuite reconnu propriétaire du terrain, il n'avait droit qu'à une indemnité, mais non à la reprise de son terrain. Tout en respectant l'autorité qui avait introduit une telle jurisprudence, nous avons soutenu, dans nos premières éditions, qu'elle était contraire à la loi; que, puisqu'il n'existait en faveur des communes aucune exception au principe qui veut que nul ne soit contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique *légalement constatée*, elles étaient obligées de se soumettre à la règle. La loi nouvelle rend hommage à ce principe; on a créé une exception qui, pour le dire en passant, est contraire à la charte. Toutefois elle est restreinte au cas où les terrains n'excèdent pas une valeur de 3,000 fr.

Mais qui est-ce qui déterminera la valeur? Ce point est important, puisque c'est de cette valeur que dépend l'observation de la loi du

8 mars ou celle du 28 juillet. Des experts, dira-t-on, estimeront préalablement les terrains. Le préfet en nommera un, les particuliers un autre. Très-bien : mais s'ils ne sont pas d'accord, s'il est nécessaire d'en nommer un troisième, et que les préfets et les particuliers ne s'entendent pas sur la désignation, qui le fera? Le conseil de préfecture, dira-t-on; mais en vertu de quelle loi? Aucune ne lui donne un pareil pouvoir. Cependant ce conseil n'est qu'un tribunal d'exception; ajoutons qu'il est présumé sous l'influence du préfet. Je crois donc qu'il faudrait, pour ce cas, recourir aux tribunaux. Et après l'estimation, quel sera le juge des débats que l'expertise pourra entraîner? car personne n'est lié par l'avis des experts; les parties ne le sont pas plus que les juges. Je crois qu'il faudrait encore avoir recours, pour cet objet, à l'autorité judiciaire; qui est une juridiction générale chargée de décider sur toutes les matières qui n'ont pas été formellement retranchées de ses attributions. C'est une garantie qu'on ne peut refuser à la propriété; puisque l'on n'est dispensé de l'observation des formes protectrices, consacrées par la loi du 8 mars 1810, qu'autant que la valeur est peu considérable, il faut que cette valeur soit d'abord constatée d'une manière qui

assure l'impartialité et l'indépendance de la décision.

Lorsque la loi subordonne le pouvoir absolu du préfet à la valeur de 3,000 fr., elle suppose qu'il ne s'agit que de cette valeur pour chaque commune. Il est possible que l'étendue de terrain à acquérir vaille 6,000 fr., mais qu'il intéresse quatre communes qui doivent y contribuer pour 1,500 fr. chacune, ce qui fera quatre acquisitions différentes que le préfet aura le pouvoir d'autoriser, sans recourir aux formes de la loi du 8 mars 1810.

La loi garde le silence sur la nécessité de payer l'indemnité avant de se mettre en possession; mais l'art. 545 du Code et l'art 10 de la charte y obligent impérativement; que l'on soit dispensé d'observer les formes de la loi du 8 mars, soit; mais il n'en résulte nullement qu'on puisse en outre s'affranchir du paiement préalable de l'indemnité. En un mot, il n'y a de changé que ces formes; mais c'est toujours une expropriation, une cession forcée qu'on réclame, et les lois déjà citées portent qu'une pareille expropriation ne peut avoir lieu qu'au moyen d'une indemnité préalable.

Dans notre *Régime des Eaux*, page 22, première édition, nous nous sommes élevés contre la faculté que l'article 20 de la loi du

8 mars donne à l'acquéreur de retarder, en cas de circonstances particulières, le paiement de l'indemnité pendant trois ans. Depuis, nous avons eu la satisfaction de voir notre opinion consacrée par un arrêt de la cour d'Amiens du 22 mars 1823 (Sirey, 1823, p. 218, 2e p). Cet arrêt est fondé sur ce que la loi du 8 mars avait évidemment dérogé au Code civil, mais que cette dérogation a cessé d'exister à la promulgation de la charte; que cela résulte encore de l'art. 15 de la loi du 17 juillet 1819 et de l'art. 50 de l'ordonnance du roi du 1er août 1821, relatifs aux servitudes imposées à la propriété pour la défense de l'état; que si l'intérêt même de la défense de l'état n'a pu faire fléchir, en faveur du domaine militaire, la règle tracée par l'art. 10 de la charte, les tribunaux ne sauraient la méconnaître pour hâter des travaux qui sont à exécuter dans l'intérieur du royaume, quelle que soit leur utilité.

Nous avons dit, page 208 de notre première édition du *Traité des Chemins*, que la prétention de propriété élevée par un riverain n'empêchait pas le préfet de déclarer la vicinalité d'un chemin, d'en fixer la largeur et la direction. Cela était sans difficulté alors, puisque, d'après la jurisprudence du conseil d'état, le riverain qui était ensuite reconnu propriétaire,

n'avait pas droit de reprendre son terrain, qu'il ne pouvait exiger qu'une indemnité, que l'arrêté du préfet était considéré comme déclaratif de l'utilité publique, et emportait expropriation, parce qu'il en résultait que le chemin était nécessaire au service public et devait être abandonné à la commune.

Mais cette jurisprudence se concilie-t-elle avec les dispositions de la nouvelle loi?

L'art. 10 distingue le cas où la valeur des terrains ne s'élève qu'à 3,000 fr., de celui où elle l'excède; et dans l'un et l'autre, il prescrit des formalités qui ne sont pas exigées par l'article 1er pour la simple reconnaissance de la vicinalité. Ainsi cet article n'exige qu'une délibération du conseil municipal; et le premier paragraphe de l'article 10 prescrit non-seulement cette délibération, mais encore une enquête de *commodo* et *incommodo* et l'avis du conseil de préfecture, puisque, d'après la loi, le préfet doit décider *en conseil de préfecture*. Enfin lorsque la valeur des terrains excède 3,000 fr., il faut recourir aux formes de l'expropriation forcée que retrace la loi du 8 mars 1810.

L'art. 1er semble ne point s'occuper de l'hypothèse où il s'élève un débat sur la propriété du chemin. Il suppose qu'il s'agit seulement de

décider, entre les différens chemins qui appartiennent à la commune, quels sont ceux qui, à raison de leur importance, de leur utilité générale, doivent être réparés aux frais de la communauté, et ceux qui, n'ayant qu'une utilité bornée à un petit nombre d'habitans, peuvent être négligés ou ne doivent être entretenus que par ceux-ci, s'ils y consentent.

D'un autre côté, l'article 10 suppose bien qu'il s'agit d'établir un nouveau chemin, puisqu'il parle de travaux *d'ouverture* ou *d'élargissement*. Il part donc de cette idée, que la propriété du particulier n'est pas mise en doute et que la commune et le préfet ne prétendent pas que ce qui est réclamé comme propriété privée forme néanmoins un chemin vicinal.

Mais si le préfet avait le pouvoir de déclarer la vicinalité malgré la prétention de propriété, l'art. 10 serait illusoire : jamais une commune ne manquerait de soutenir que le terrain litigieux forme un chemin vicinal ; et dès lors, quelle que fût la valeur du terrain, fût-elle même supérieure à 3,000 fr., le préfet déciderait souverainement de l'expropriation, sauf au particulier à se pourvoir devant les tribunaux pour faire juger la question de propriété et obtenir une indemnité. Voilà l'inconvénient contre les particuliers ; mais le système con-

traire en aurait aussi contre les communes, parce que les particuliers ne manqueraient jamais de prétendre qu'ils sont propriétaires du terrain qu'on veut faire considérer comme formant un chemin.

Pour concilier les intérêts et les principes, il nous semble que si le chemin était porté sur le tableau des chemins vicinaux définitivement arrêté par le préfet, les conseils de préfecture ou les tribunaux devraient provisoirement maintenir l'état des choses, et conséquemment accorder la possession à la commune; mais que si le chemin n'était pas classé, il y aurait tout simplement lieu à l'action possessoire devant le juge de paix.

Toute autre marche nous paraîtrait illégale, et attentatoire au droit sacré de la propriété.

Ainsi, on ne pourrait pas même tolérer celle-ci :

Une commune se prétend propriétaire d'un chemin, un particulier soutient au contraire qu'il lui appartient. La commune, sans abandonner sa prétention, mais prévoyant le cas où elle ne serait pas accueillie, et voulant cependant avoir un chemin qui lui paraît nécessaire, remplit les formalités prescrites par le § 1er. de l'art. 10. L'enquête de *commodo* et

incommodo, la délibération du conseil municipal ont lieu : le préfet décide en conseil de préfecture. Et nous le répétons, cette marche ne peut être relative qu'aux terrains ne valant que 3,000 fr. Eh bien, tout cela n'autoriserait point la commune à se mettre en possession, parce qu'il faut qu'elle donne une indemnité *préalable*; mais il en serait différemment, si elle consentait à faire cette avance; elle pourrait alors demander l'envoi en possession et se réserver de faire restituer l'indemnité, après le jugement de la question de propriété, s'il lui était favorable. Elle pourrait également se faire envoyer en possession d'un terrain excédant la valeur de 3,000 fr. aux mêmes conditions, mais à la charge d'observer les formalités prescrites par la loi du 8 mars 1810. Les frais que ces formalités entraîneraient demeureraient à la charge de la commune, même lorsqu'elle serait en définitif reconnue propriétaire.

Quant aux rues et places publiques de l'intérieur des villages, bourgs ou villes, la loi du 11 frimaire an VII distingue celles qui sont la prolongation des grandes routes, de celles qui ne le sont pas.

Celles de la première espèce sont à la charge de l'administration des ponts et chaussées, et il en devait être ainsi, puisqu'elles font partie

des grandes routes que l'état est chargé d'entretenir.

Celles de la dernière espèce sont à la charge des communes. Les dépenses qu'occasionent l'établissement et entretien de ces rues et places sont exécutées à l'aide de la prestation en nature, lorsqu'elles ne sont pas pavées.

Mais en est-il de même lorsqu'elles sont pavées ou destinées à l'être?

Le ministre de l'intérieur a soumis au conseil d'état la question de savoir si la loi du 11 frimaire an VII avait entendu mettre à la charge des revenus communaux la dépense du pavé. Ce conseil a été d'avis, le 15 mars 1807, « que la loi du 11 frimaire an VII, en distinguant la partie du pavé des villes à la charge de l'état de celle à la charge des villes, n'a point entendu régler de quelle manière cette dépense serait acquittée dans chaque ville, et qu'on doit continuer de suivre à ce sujet l'usage établi pour chaque localité, jusqu'à ce qu'il ait été statué, par un règlement général, sur cette partie de la police publique.

» En conséquence que, dans les villes où les revenus ordinaires ne suffisent pas à l'établissement, restauration ou entretien du pavé, les préfets peuvent en autoriser la dépense à la charge des propriétaires, ainsi qu'il s'est pra-

tiqué avant la loi du 1er décembre 1798 (11 frimaire an VII). »

Cet avis, comme l'observe fort judicieusement M. Davenne, n'a fait qu'aggraver la difficulté de la question ; car rien n'était moins constant, rien ne serait plus difficile à prouver que les usages de mettre le pavé à la charge des riverains ; et il rapporte en effet plusieurs décisions contradictoires. Nous pensons, avec lui, que lors même que ces usages existeraient, ils ne pourraient légitimer une imposition aussi onéreuse ; car aucun impôt ne peut être perçu qu'en vertu d'une loi expresse, et l'avis du conseil n'en est pas une. Il ne peut pas abroger celle du 11 frimaire an VII, qui met l'entretien des rues à la charge des communes. Il nous semble que les propriétaires sont fondés à refuser le paiement des frais de pavé, à moins qu'il n'ait été décidé que le percement d'une nouvelle rue ne procure une notable augmentation de valeur à leurs héritages, et que les dépenses de pavé ne soient l'équivalent de la somme qu'ils auraient eue à payer pour la plus-value, aux termes de la loi du 16 septembre 1807, ou à moins que cette charge ne soit la condition de la permission de percer une rue, un passage. Cependant encore ne pourrait-on, dans le premier cas, les contraindre qu'à payer en argent.

M. Favard, V° *pavé des villes*, paraît mettre la dépense à la charge des riverains, en se fondant sur l'avis précité. Il cite même un décret du 7 août 1810, qui porte, art. 3 : « Il sera examiné par le conseil municipal de la ville de Metz si, comme dans la plupart des départemens et suivant l'ancien usage, on ne peut pas charger les propriétaires des maisons des dépenses du pavé dans les rues qui ne sont pas traverses des grandes routes. »

M. Favard cite encore une ordonnance royale du 10 février 1821, qui, pour mettre à la charge de la commune la dépense du pavage dans une rue servant de grande route, s'est fondée sur ce qu'aucune loi ne met le pavage des revers des routes à la charge des communes ou des particuliers; que cependant l'administration municipale peut ordonner cette dépense dans l'intérêt général; mais qu'alors elle doit être acquittée suivant les règles établies pour le paiement des autres dépenses des communes, et que les propriétaires riverains ne pouvaient être contraints d'y pourvoir qu'en vertu *d'usages locaux suivis depuis long-tems et sans réclamation.*

Pour nous, nous persistons, malgré ces autorités, dans notre opinion.

Au surplus, il résulte de l'avis du conseil

d'état que les revenus ordinaires des communes doivent être épuisés pour que le préfet puisse autoriser, à la charge des propriétaires, la dépense nécessaire pour l'établissement, la restauration ou l'entretien du pavé.

Dans nos premières éditions, nous avons ajouté, d'après M. de Cormenin, dans ses *Questions de droit administratif*, au mot *Voirie*, que cet avis portait en outre que : « dans les villes au dessus de dix mille ames, les travaux et dépenses nécessaires à l'entretien et au pavage des rues seront déterminés par des règlemens d'administration publique.

» Quant aux dépenses relatives à la confection et réparations des rues dans les petites communes, le préfet est habile à les autoriser. » Mais il y a erreur; le *Bulletin des lois* ne donne pas cette partie.

Il est indispensable de faire délibérer le conseil municipal sur la nécessité d'une opération d'établissement ou de réparation de pavage dans les petites communes avant que le préfet puisse l'ordonner aux frais des propriétaires. Cela résulte de l'art. 15 de la loi du 28 frimaire an VIII. Un arrêt du conseil du 17 mai 1813 semble avoir jugé le contraire ; mais il ne s'agissait que d'une question de compétence.

Le maire de la commune d'Arguelles avait

fait procéder aux réparations du pavage d'une rue communale. Sur le refus des habitans de payer la dépense, il s'est adressé à M. le préfet, qui, par son arrêté du 18 janvier 1818, a rendu exécutoire le rôle de répartition réglé par le maire.

Les habitans de la commune ont réclamé contre cet arrêté ; ils ont dit que le maire avait fait faire les réparations sans consulter le conseil municipal de la commune ; qu'il avait lui-même rédigé le rôle de répartition pour en faire percevoir le montant sur les habitans, tandis que les réparations avaient été faites dans le seul intérêt du maire.

La commission du contentieux a considéré que l'arrêté du préfet était relatif au pavage et à l'entretien d'une rue communale ; qu'il avait prononcé dans les limites de sa compétence, et que si les habitans de la commune avaient des réclamations à faire contre son arrêté, c'était par devant le ministre de l'intérieur qu'ils devaient se pourvoir. Elle a, en conséquence, rejeté la requête par fin de non recevoir.

Il existe pour Paris un arrêt du conseil du 30 décembre 1785, qui établit la règle que les propriétaires de maisons sont assujettis au paiement du premier établissement du pavé en face de leurs héritages.

Deux arrêtés du conseil de préfecture du département de la Seine, en date des 26 avril et 11 octobre 1813, ordonnent que le pavé de la partie de la rue de Malte, confrontant les propriétés des sieurs Harpé et Bouvret sera établi à leurs frais par l'entreprise du pavage de la ville de Paris, et fixe le montant de leur dette pour cette entreprise.

Ces deux particuliers s'étant pourvus au conseil d'état, il intervint, le 18 avril 1816, une ordonnance ainsi conçue :

« Considérant que l'arrêt du conseil du 30 décembre 1785 et l'usage pratiqué dans Paris assujettissent les propriétaires de maisons et terrains au premier établissement du pavé en face de leurs héritages, et que d'ailleurs il résulte des actes de vente faits aux sieurs Harpé et Bouvret qu'ils se sont soumis à toutes les charges de ville et de police;

» La requête des sieurs Harpé et Bouvret est rejetée. »

Le conseil d'état a encore décidé, par arrêt du 18 mars 1813, que les propriétaires d'une rue nouvellement percée à Paris, et qui ont fait le premier pavé, sont en outre tenus de payer les frais qu'occasione le premier relevé à bout du pavé de cette rue, à moins que l'administration, soit par des tranchés ou tous au-

tres travaux, n'ait détérioré le pavage et changé l'état du pavé, auquel cas les riverains sont déchargés du relevé à bout des parties de la rue où ces travaux auraient eu lieu.

Les propriétaires riverains de la rue de la Paix, après avoir fait les frais de premier pavage de cette rue, furent encore assujettis, par arrêté de M. le préfet de la Seine, à faire relever à bout ledit pavé.

Ces propriétaires ayant réclamé contre cet arrêté, l'affaire fut portée au conseil de préfecture, qui le confirma. Ils s'adressèrent alors au conseil d'état, qui prononça en ces termes :

« Considérant que depuis que la rue de la Paix a été pavée à neuf, et avant qu'il fût nécessaire de procéder à son relevé à bout, l'administration a fait ouvrir, dans toute la longueur de ladite rue, une tranchée pour y construire un aqueduc destiné à conduire les eaux du canal de l'Ourcq, et qu'en conséquence les choses ne sont pas entières.

» L'arrêté du conseil du département de la Seine du 30 janvier 1811 est modifié ainsi qu'il suit : les propriétaires riverains de la rue de la Paix sont dispensés des frais qu'occasionera le relevé à bout du pavé de ladite rue, à la réserve

toutefois du relevé à bout des trottoirs et des bas-côtés jusqu'aux ruisseaux latéraux. »

Cependant il nous semble que le pavé ne peut être à la charge des riverains. Aux raisons que nous avons déjà données, nous ajouterons que les rues de Paris sont considérées comme faisant la prolongation des routes, et que, d'après des lois spéciales et formelles, les rues qui dépendent de la grande voirie sont à la charge de l'état.

CHAPITRE VIII.

De la police des chemins vicinaux, rues et places publiques.

La police des chemins vicinaux, rues et places publiques, qui appartenait autrefois aux seigneurs haut-justiciers, a été confiée par la nouvelle législation aux maires des communes dans le territoire desquelles ils sont situés, sous la surveillance des préfets et sous-préfets.

La loi du 14 décembre 1789, art. 50, porte : « Les fonctions propres au pouvoir municipal, sous la surveillance et l'inspection des préfets et sous-préfets, sont :

» De faire jouir les habitans des avantages d'une bonne police, notamment de la propreté, de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité dans les rues, lieux et édifices publics;

» De diriger et de faire exécuter les travaux publics qui sont à la charge de la commune et réglés par le conseil municipal. »

Mais, d'après la loi du 28 pluviose an VIII (17 février 1800) et l'arrêté du 2 pluviose an IX (2 janvier 1801), le maire est chargé seul de l'administration de la commune, avec la faculté de déléguer à ses adjoints une partie de ses fonctions.

Cette faculté résultait déjà de l'article 3 de la loi du 21 fructidor an III (7 septembre 1795): « Les adjoints peuvent, sur l'invitation du maire, concourir avec lui dans tous les actes de police qui intéressent particulièrement la commune; » et un arrêt du conseil du 6 décembre 1820 a jugé que les adjoints aux maires, étant institués par les lois officiers de police judiciaire, ont qualité pour constater une contravention commise sur un chemin vicinal.

La loi du 24 août 1790, titre 11, article 3, porte : « Les objets de police confiés à la vigilance et à l'autorité des corps municipaux, sont :

» 1° Tout ce qui intéresse la sûreté et la

commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, ce qui comprend le nettoiemment, l'illumination, l'enlèvement des encombremens, la démolition ou la réparation des bâtimens menaçant ruine, l'interdiction de rien exposer aux fenêtres ou autres parties des bâtimens qui puisse nuire par sa chute, et celle de ne rien jeter qui puisse blesser ou endommager les passans, ou causer des exhalaisons nuisibles; 2° le maintien du bon ordre dans les lieux publics. »

Cependant les lois de 89 et 90, en attribuant aux municipalités la police des rues et voies publiques, ne leur donnaient pas le moyen de la maintenir, puisqu'elles ne s'expliquaient ni sur le sort des anciens règlemens, ni sur la faculté d'en faire de nouveaux; cette lacune a été remplie par la loi du 22 juillet 1791, sur l'organisation d'une police municipale et correctionnelle dont l'article 29 est ainsi conçu :

« Sont confirmés provisoirement les règlemens qui subsistent touchant la voirie, ainsi que ceux actuellement existant à l'égard de la construction des bâtimens et relatifs à leur solidité et sûreté, sans que de la présente disposition il puisse résulter la conservation des attributions ci-devant faites sur cet objet à des tribunaux particuliers. »

Enfin, l'article 46 s'exprime en ces termes :

« Aucun tribunal de police municipale ni aucun corps municipal ne pourra faire de règlement : le corps municipal néanmoins pourra, sous le nom et l'intitulé de *délibération* et sauf la réformation, s'il y a lieu, par l'administration du département sur l'avis du district, faire des *arrêtés* sur les objets qui suivent :

» 1° Lorsqu'il s'agira d'ordonner les précautions locales sur les objets confiés à sa vigilance et à son autorité, par les articles 3 et 4 du titre 11 du décret sur l'organisation judiciaire ;

» 2° De publier de nouveau les lois et règlemens de police, ou de rappeler les citoyens à leur observation. »

Puisque les corps municipaux (aujourd'hui les maires) doivent faire jouir les habitans de la sûreté, de la commodité, de la salubrité, de la propreté dans les rues, lieux et voies publics ; que les anciens règlemens sur cet objet sont maintenus, et que lorsqu'ils sont insuffisans, les maires peuvent en faire d'autres, sauf la réformation du préfet sur l'avis du sous-préfet, il est important de rechercher ces anciens règlemens, et d'indiquer les différens objets auxquels ils s'appliquent.

Un édit du mois de décembre 1607 défend

de faire aucune construction *dans la ville et faubourgs de Paris et dans les autres villes du royaume*, sans avoir obtenu un alignement préalable.

Cet édit est ainsi conçu : « Nous défendons à tous nosdits sujets de la ville, faubourgs, prévôté et vicomté de Paris et *autres villes de notre royaume*, de faire aucun édifice, pan de mur, jambes étrières, encoignures, caves ni caval, forme ronde en saillie, siéges, barrières, contre-fenêtre, huis de cave, bornes, pas, marches, siéges, montoirs à cheval, auvens, enseignes, établis, cages de menuiserie, châssis à verre et autres avancés sur la voirie, sans le congé et alignement de notre grand voyer; et après la perfection d'iceux, seront tenus lesdits particuliers d'en avertir ledit grand voyer, afin qu'il récolle lesdits alignemens et reconnaisse si lesdits ouvriers auront travaillé suivant iceux; et où il se trouverait qu'ils auraient contrevenu auxdits alignemens, seront lesdits particuliers assignés par devant le prévôt de Paris ou son lieutenant, pour voir ordonner que la besogne mal plantée sera abattue, et condamnés à telle amende que de raison. »

Une déclaration du roi du 16 juin 1693 contient encore sur les alignemens les dispositions suivantes :

« Voulons que conformément aux édits, arrêts et règlemens de la voirie et de l'édit du mois de mars dernier, tous les alignemens soient donnés par nosdits trésoriers de France, dont les opérations seront faites par nosdits commissaires généraux de la voirie, pour lesquels nous leur avons attribué pour alignemens de chacune maison, sans que, pour une jambe étrière commune entre deux maisons, ils puissent prendre ni percevoir qu'un seul droit d'alignement, à peine de concussion, la somme de 6 francs.

» Faisons défenses à tous particuliers, maçons et ouvriers de faire démolir, construire ou réédifier aucuns édifices ou bâtimens, élever aucuns pans de bois, balcons ou auvens ceintrés, établir travail de maréchaux, poser pieux ou barrières, étais ou étrésillon, sans avoir pris les alignemens et permissions nécessaires de nosdits trésoriers de France, à peine contre les contrevenans de 20 francs d'amende. »

La même déclaration contient le tarif des droits qu'on est obligé de payer pour obtenir les alignemens nécessaires.

Un édit du mois de novembre 1697 et un arrêt du conseil du 6 octobre 1733, revêtu de lettres-patentes du 22 du même mois, enregis-

trées le 11 mai 1735, contiennent d'autres tarifs.

Un décret du 27 octobre 1808 établit un nouveau tarif des droits de voirie pour la ville de Paris, et une ordonnance royale du 24 décembre 1823 contient règlement sur les saillies dans la ville de Paris et sur les droits de voirie qu'on est tenu d'acquitter pour obtenir permission de les construire. Les saillies fixes dépendent de la grande voirie, et doivent être autorisées par le préfet du département. Les saillies mobiles sont dans les attributions du préfet de police, comme objet de petite voirie.

C'est maintenant aux maires des villes qu'il appartient de délivrer les alignemens exigés par les anciennes ordonnances.

L'art. 52 de la loi du 16 septembre 1807 est là-dessus très-formel.

« Dans les villes, les alignemens pour l'ouverture des nouvelles rues, pour l'élargissement des anciennes qui ne font point partie d'une grande route, ou pour tout autre objet d'utilité publique, seront donnés par les maires, conformément au plan dont les projets auront été adressés aux préfets, transmis avec leur avis au ministre de l'intérieur et arrêtés en conseil d'état. »

Mais cette loi restreignait le pouvoir des

maires à donner des alignemens conformément aux plans. L'adoption de ces plans ayant rencontré des obstacles et éprouvé des retards, un décret du 9 juillet 1808 les a autorisés à donner des alignemens dans les villes, d'après les avis des ingénieurs et sous l'approbation du préfet, jusqu'à ce que les plans d'alignement fussent arrêtés, et au plus pendant deux années, à partir du jour du décret; en cas de réclamation des tiers intéressés, il y est statué en conseil d'état, sur le rapport du ministre de l'intérieur, et non dans la forme contentieuse.

Deux ordonnances royales des 29 février 1816 et 18 mars 1818 ont successivement prorogé ce délai jusqu'au 1er mai 1819. On conçoit le motif de cette limitation : c'est que les alignemens partiels sont nécessairement fort arbitraires et peuvent être nuisibles.

Il résultait de l'expiration du délai, comme le disait le ministre de l'intérieur dans une circulaire du 4 mars 1816, que les maires des villes, dont les plans généraux n'ont pas encore été arrêtés en conseil d'état, *ne pouvaient plus donner d'alignemens particuliers*.

Cependant il ne pouvait s'ensuivre que les propriétaires fussent affranchis de toute obligation. La seule conséquence du défaut de plan arrêté dans les formes légales, c'est que le

maire ne peut pas les contraindre à suivre un alignement qui les ferait avancer ou reculer, et qu'ils ont le droit de bâtir suivant leurs anciennes limites et l'état de leur possession; mais ils sont tenus de le prévenir et d'obtenir de lui la permission qu'il doit donner sans aucune difficulté, après avoir reconnu qu'ils n'anticipent pas sur la voie publique. C'est ce qui résulte de l'édit de 1607, qui est général, et qui, comme nous l'avons dit, a été maintenu par la loi du 22 juillet 1791. Mais, lorsque les plans d'alignement ont été approuvés, les permissions de bâtir doivent y être conformes. Ces plans ne s'exécutent qu'au fur et à mesure de la destruction des bâtimens, à moins que la ville ne veuille en payer sur-le-champ la valeur.

Les propriétaires ont, jusque là, le droit d'y faire des réparations d'entretien à la charge d'obtenir une permission préalable. Tout ce que nous avons dit à cet égard dans la première partie s'applique à la petite voirie.

Il existait pour Paris des dispositions particulières. Un arrêté du directoire exécutif du 13 germinal an V avait chargé le ministre de l''intérieur du soin de régler les alignemens dans Paris; en conséquence, les plans particuliers de chaque rue, sur lesquels les projets des

nouveaux alignemens avaient été tracés, étaient successivement arrêtés par de simples décisions ministérielles, et il paraît que, malgré les dispositions générales de la loi du 16 décembre 1807, le ministre agissait toujours en exécution de l'arrêté de l'an V ; mais un avis du conseil d'état du 3 septembre 1811, inséré au *Bulletin des Lois*, a placé la capitale dans le droit commun, en décidant que la loi du 3 septembre 1807 lui était applicable, en ce sens qu'il ne pouvait être délivré aucun alignement avant que le plan ne fût arrêté en conseil d'état. On y lit que, d'après cette loi, le conseil de sa majesté ne peut autoriser des acquisitions pour l'ouverture des nouvelles rues, pour l'élargissement des anciennes ou pour tout autre objet d'utilité publique, que pour les communes dont les projets auront été arrêtés en conseil d'état.

Toutes ces dispositions ne parlent que des villes et ne font aucune mention des chemins vicinaux, ni des rues et places de l'intérieur des communes rurales, des villages ou des bourgs.

Il n'existe aucune disposition législative ou réglementaire qui assujettisse les riverains de ceschemins, de ces rues ou places, à se munir d'un alignement et à payer des droits de voirie

avant d'y faire des constructions ou établissemens.

Le motif de cette différence est probablement que la régularité des constructions, et par suite la commodité du passage, la salubrité et la décoration ont moins d'importance dans les communes rurales que dans les villes.

Cependant nous devons avouer qu'il existe deux décisions du conseil d'état qui semblent contraires à ces observations, et qui paraissent avoir étendu les dispositions de l'ordonnance de 1607 et de l'édit de 1693 aux chemins vicinaux et aux rues et places des villages ou bourgs. Le premier est du 3 juin 1818, et a été rendu dans l'espèce suivante.

Le sieur Coudray faisait faire une construction sur le bord du chemin vicinal qui conduit de Saint-Quentin à la commune de Genillé.

Le maire de Genillé, sous prétexte que Coudray avait usurpé une portion du chemin, le somma de démolir la partie de l'ouvrage commencé qui nuisait à son alignement.

Coudray s'y refusa, soutenant que sa construction ne portait aucune atteinte à l'alignement du chemin, qui, en cet endroit, était assez large, et que d'ailleurs le terrain sur lequel il bâtissait était sa propriété. Le préfet du département d'Indre-et-Loire rendit le 11 avril

1817 un arrêté portant que les constructions du sieur Coudray sur le chemin vicinal seraient démolies, comme portant atteinte à l'alignement.

Pourvoi au conseil d'état, et arrêt qui le rejette par les motifs suivans :

« Considérant qu'aux termes des règlemens sur la voirie urbaine, c'est aux maires qu'il appartient de donner et de faire exécuter les alignemens dans les rues des villes, bourgs et villages qui ne sont pas routes royales ou départementales, sauf tout recours devant les préfets ;

» Considérant que nonobstant les trois procès-verbaux de défense signifiés par le garde champêtre, le sieur Coudray a continué et terminé les constructions par lui commencées le long de la voie publique dans la commune de Genillé, et *qu'il n'a pas justifié de l'alignement qu'il dit avoir obtenu.* »

On a bien remarqué que dans cette espèce il s'agissait d'un chemin vicinal, et que cependant le conseil d'état a motivé sa décision comme s'il se fût agi de rue d'une ville, d'un bourg ou d'un village. Il a d'ailleurs jugé deux points importans, 1° que les rues des bourgs ou villages sont assujetties au même régime que les rues des villes; 2° qu'il en est de même des chemins

vicinaux. Toute la différence, c'est que le premier point a été décidé formellement, et qu'on n'en peut pas dire autant de l'autre. Il semble que le conseil d'état ait été embarrassé par la gravité de la question, et que tout en la décidant, il n'ait pas voulu le dire d'une manière claire et positive.

Le second arrêt du conseil, en date du 18 novembre 1818, a été rendu dans l'espèce suivante :

Le général Andréossy, avait fait placer, dans le chemin qui conduit de Ris au bois d'Orengis, plusieurs bornes qui le rétrécissaient et interceptaient le passage des voitures.

Le maire donna l'ordre au régisseur des propriétés du général de rendre au chemin sa largeur primitive et de faire disparaître les grosses bornes qui obstruaient ce passage, sauf à en remettre d'autres de la grosseur prescrite par les règlemens, et dont l'alignement sera donné par le voyer du lieu.

Cet ordre n'ayant pas été exécuté, le général fut traduit au conseil de préfecture, et condamné à supprimer les bornes et à 3 fr. d'amende.

Sur le pourvoi au conseil d'état, l'arrêté du conseil de préfecture a été annulé pour cause d'incompétence, les parties ont été remises en

l'état où elles étaient placées par la décision du maire de Ris, du 16 novembre 1814, laquelle recevra son exécution provisoire dans le délai d'un mois, à dater de la signification qui sera faite au général Andréossy de la présente ordonnance, passé lequel délai il y sera pourvu d'office et à ses frais par le maire.

On lit dans cette ordonnance les motifs suivans :

« Considérant que l'extrémité du chemin aboutit à la commune de Ris ; qu'il est, en cette partie, bordé de murs et de maisons, et qu'il forme *une des rues du village* ;

» Considérant qu'aux termes des règlemens de la voirie urbaine, c'est aux maires qu'il appartient de donner et de faire exécuter les alignemens dans les rues des villes, bourgs ou villages qui ne sont pas routes royales ou départementales, sauf tout recours devant les préfets, et que les tribunaux sont seuls compétens pour statuer sur les amendes encourues en cas de contravention ;

» Considérant que le général Andréossy reconnaît avoir placé plusieurs bornes sur la voie publique, *sans autorisation et sans préalablement avoir demandé l'alignement.* »

Cependant il faut le dire franchement, ces décisions ne sont qu'une fausse application des

règlemens qui ne concernent, comme nous l'avons dit, que l'alignement des rues et places des villes. L'intérêt public exigerait peut-être qu'ils fussent tous déclarés communs aux chemins vicinaux ainsi qu'aux rues et places des bourgs ou villages; car il a y parité presque complète de raison pour les uns et les autres, et c'est probablement ce qui a entraîné le conseil d'état; mais toujours est-il vrai qu'il n'existe maintenant aucune disposition qui assujettisse les riverains des chemins vicinaux ou des rues à se munir d'un alignement préalable; que dès lors ceux qui construisent sans avoir cet alignement ne sont passibles ni de démolition ni d'amende pour ce seul fait; que les peines prononcées contre eux sont purement arbitraires, et qu'ils ne peuvent être légalement poursuivis qu'autant que, par leurs constructions, ils ont anticipé sur la voie publique; tandis que dans le cas où l'alignement préalable est exigé, il y a lieu à l'application de la peine, par cela seul qu'il n'a pas été obtenu, et lors même qu'il n'aurait été commis aucune anticipation.

Du reste, je pense que, bien que les particuliers qui veulent construire dans les bourgs et villages et sur les bords des chemins vicinaux ne soient pas assujettis à demander et obtenir des

alignemens, la prudence doit les déterminer à remplir cette formalité; et alors ils doivent s'adresser aux maires, qui ont le pouvoir de prendre des arrêtés touchant la petite voirie. Il peut y avoir des doutes sur les limites de leurs propriétés et du chemin, et lorsque le maire leur a donné l'alignement, ils sont presque sûrs, s'ils s'y sont conformés, de n'être pas poursuivis pour avoir anticipé ou empiété sur la voie publique et de n'être pas contraints de démolir leur construction, ou du moins ils ont droit à une indemnité, si, après la construction, l'administration reconnaît qu'il y a erreur dans le premier alignement, et la rectifie, comme il a été décidé par le conseil d'état le 21 décembre 1818, dans l'affaire du sieur Hazet, propriétaire à Elbeuf.

M. Davenne, dont l'opinion a d'autant plus de poids qu'il remplit au ministère de l'intérieur une fonction qui le met à même de bien connaître les lois et les usages sur l'administration, dit aussi que les règlemens n'obligent pas les riverains à demander alignement pour bâtir et planter le long des chemins vicinaux; il leur conseille seulement de se soumettre à cette formalité pour éviter les discussions. On retrouve la même doctrine à peu près dans le *Répertoire* de M. Favard, au mot *Alignemens*; il reconnaît

que ce n'est que par induction de la loi du 29 ventose an XIII qu'un préfet peut intervenir dans les alignemens des chemins vicinaux. L'intérêt bien entendu des propriétaires, dit-il, doit les porter à demander l'alignement, et c'est ce que font ceux qui sont prudens; ils sont encore en petit nombre.

M. Davenne ajoute que quelques actes de l'administration ont posé en principe que la loi du 9 ventose an XIII ne saurait être appliquée à l'alignement des rues des communes rurales dans lesquelles le voisinage des habitations et le concours des passans ont créé d'autres besoins; que la loi du 16 septembre 1807 ne règle que l'alignement des rues des villes et est inapplicable aux communes rurales; qu'il n'y a pas lieu à comprendre les rues de ces communes dans le tableau des chemins vicinaux à dresser en exécution de la loi du 9 ventose an XIII, que c'est aux maires à donner les alignemens dans ces rues.

De ce que la loi du 24 août 1790 a donné aux corps municipaux le pouvoir de prendre les mesures convenables pour que la circulation dans les rues et places publiques soit libre, sûre et commode, il ne résulte nullement qu'ils puissent dresser des plans d'alignement dans les villages ou bourgs, ni qu'ils puissent obliger

les propriétaires à demander l'autorisation de construire ; ils doivent seulement veiller à ce que ces propriétaires n'anticipent pas sur la voie publique et ne fassent pas de mauvaises constructions qui pourraient compromettre la sûreté des passans. Tout ce qui résulte des lois, c'est que lorsque les particuliers, par prudence et pour éviter les contestations, demandent une autorisation, c'est au maire qu'ils doivent s'adresser pour l'obtenir.

Au surplus, il y aurait un moyen bien simple de sortir d'embarras et d'agir légalement, ce serait de faire prendre par les maires de toutes les communes rurales des arrêtés pour interdire toute construction sur les chemins, rues et places des bourgs ou villages sans s'être pourvus d'alignement. Le ministre de l'intérieur pourrait, ce nous semble, écrire une circulaire à cet effet pour y engager les maires, qui s'empresseraient de s'y conformer.

Les maires ont le droit de prendre, même d'office, une pareille mesure; car si d'un côté les citoyens ne peuvent être assujettis à une servitude qu'en vertu d'une loi, d'un autre côté l'article 650 du Code civil les oblige à supporter celle qui leur est imposée par des règlemens pour l'utilité publique et communale ; or la loi du 24 août 1790 dit que les ob-

jets confiés aux soins des maires sont tout ce qui intéresse la sûreté, la commodité, la salubrité dans les rues, quais, places et voies publiques, et la loi du 22 juillet 1791 leur délègue le pouvoir de prendre des arrêtés lorsqu'il s'agit de prescrire les précautions locales sur les objets qui leur sont confiés par la loi d'août 1790.

Et bien certainement la construction des bâtimens intéresse la sûreté, la commodité et la salubrité; une rue sera plus ou moins saine, suivant qu'elle sera plus ou moins large et que l'air y pourra circuler avec plus ou moins de liberté; c'est aussi de la largeur de la voie que dépendront et la sûreté et la commodité du passage. En prescrivant de ne faire aucune construction sans autorisation préalable, on a pour but d'éviter les empiétemens qui, après la construction, pourraient être inaperçus ou difficiles à constater.

Nous devons d'ailleurs faire remarquer qu'à Paris, toutes les rues sont soumises à l'action et à la surveillance de la voirie administrative. La voirie y est divisée en grande et petite : la grande est exercée par le préfet du département. Ses attributions en cette partie consistent à donner les permissions pour construire ou réparer sur la voie publique, à tracer les ali-

gnemens et surveiller les constructions tant à l'extérieur qu'à l'intérieur.

La petite voirie est attribuée au préfet de police, qui a le pouvoir de prononcer, sauf le recours au ministre de l'intérieur. Ce magistrat surveille, permet ou défend l'ouverture des boutiques, étaux de boucherie et de charcuterie, l'établissement des auvens ou constructions du même genre qui avancent sur la voie publique, l'établissement des échoppes ou établissemens mobiles. Il ordonne la démolition ou la réparation des bâtimens menaçant ruine, sans préjudice de l'autorisation de la grande voirie, pour le mode de la réparation, qu'elle refuse si la propriété est susceptible de retranchement quant à l'alignement.

Au préfet de police appartient encore l'attribution de procurer la liberté et la sûreté des rues.

Il existe une foule d'autres édits, déclarations, arrêts du conseil, règlemens touchant la voirie. Notre intention n'est pas d'en rapporter les dispositions dans toute leur étendue, nous nous bornerons à indiquer les dates et l'objet des principaux.

Ordonnance de police du prévôt de Paris, du 22 septembre 1600, portant défense à tous maçons et autres ouvriers de ne faire aucuns

bâtimens et constructions quelconques sur les rues, chemins et voies de Paris, faubourgs et banlieue, sans avoir, au préalable, pris l'alignement du voyer ou de son commis.

Décembre 1607, édit qui défend de faire aucunes saillies, avances et pans de bois aux bâtimens neufs, encorbellement en avance pour porter aucun mur, pan de bois ou autres choses en saillie et porter à faux sur les rues, etc.;

De creuser aucune cave sous les rues, de jeter dans les rues eaux, ni ordures quelconques par les fenêtres, de jour ni de nuit.

Lettres patentes du mois de septembre 1608, qui défendent à tous bouchers de jeter aucuns excrémens de bêtes dans les rues, ni d'y faire écouler par l'égoût de leurs maisons, ou bien porter au ruisseau sang de bœuf au autres bêtes, eau où ils aient lavé chair et tripailles.

30 avril 1663, arrêt du parlement de Paris, relatif au nettoiement des rues de cette ville.

18 août 1667, ordonnance de police sur les pignons et pans de bois à Paris.

Ordonnance du bureau des finances de Paris, du 18 août 1667, réglemens des 29 octobre 1685, 1er juillet 1712, 28 avril 1719, 13 octobre 1724, qui prescrivent les conditions à remplir pour la solidité des constructions.

4 janvier 1670, ordonnance du lieutenant

de police de Paris, qui enjoint aux habitans de relever les neiges.

26 janvier 1672, ordonnance du lieutenant de police de Paris, qui prescrit différentes choses dans la construction des bâtimens et des cheminées pour éviter les incendies.

Autres ordonnances de police des 11 avril 1698 et 16 février 1735, ayant le même objet.

3 août 1685, arrêt du conseil concernant les caves sous les rues.

1er avril 1697, ordonnance du bureau des finances de Paris, portant règlement sur les saillies, étalages et autres embarras sur la voie publique.

18 mars 1701, sentence de police qui enjoint de mettre des défenses autour des puits et tonneaux à Paris. (Renouvelée le 4 septembre 1716.)

14 mai 1701, ordonnance de police concernant l'épuisement des caves et des puits.

29 avril 1704, ordonnance de police concernant les échelles employées sur la voie publique et les ouvriers travaillant sur les toits à Paris.

21 juin 1721, ordonnance de police concernant les égoûts à Paris.

18 juillet 1724, déclaration du roi sur les limites de la ville de Paris.

22 mai 1725, arrêt du conseil sur le règlement des pentes du pavé à Paris.

20 janvier 1727, ordonnance de police concernant les incendies à Paris.

3 juillet 1728, ordonnance de police portant défenses de jeter des bottes de foin et de paille par les fenêtres à des heures indues à Paris.

28 septembre 1728, déclaration du roi concernant les bâtimens sur la rivière de Bièvre à Paris.

18 juillet 1729, déclaration du roi concernant les formes à suivre pour la démolition des bâtimens en péril.

4 août 1731, ordonnance du bureau des finances de Paris portant défense d'enlever le pavé des rues.

26 février 1732, arrêt du conseil contenant règlement général sur la police de la rivière de Bièvre et la conservation des eaux à Paris.

28 janvier 1741, ordonnance de police sur l'épuisement des eaux dans les caves à Paris.

12 décembre 1747, ordonnance du bureau des finances de Paris sur les précautions de sûreté à prendre par les ouvriers travaillant sur la voie publique.

1er décembre 1755, ordonnance du bureau des finances de Paris concernant les précau-

tions prescrites aux couvreurs. (Renouvelée le 24 janvier 1786.)

27 juin 1760, ordonnance du bureau des finances de Paris concernant les travaux de pavage à la charge des propriétaires.

25 mai 1761, ordonnance du bureau des finances de Paris relative aux enseignes.

17 décembre 1761, ordonnance de police sur le même objet.

13 juillet 1764, ordonnance de police sur les gouttières saillantes à Paris.

16 mai 1765, déclaration du roi sur les limites de Paris.

1er septembre 1769, ordonnance de police concernant les dépôts de matériaux, terres, immondices et autres objets sur la voie publique à Paris.

26 juillet 1777, ordonnance de police pour l'arrosement des rues de Paris.

1er septembre 1779, ordonnance de police sur la reconstruction des maisons faisant encoignures, les écriteaux, les gouttières, âtres et manteaux de cheminées à Paris.

8 novembre 1780, ordonnance de police concernant le balayage et le nettoiement des rues de Paris.

Déclaration du 10 avril 1783, et lettres pa-

tentes du 25 août 1784, qui fixent la hauteur des maisons de la ville et faubourgs de Paris, ainsi qu'il suit :

« Art. 5. La hauteur des maisons et bâtimens de la ville et faubourgs de Paris, sera, lorsqu'elles seront faites en pan de bois, de quarante-huit pieds seulement (quinze mètres soixante centimètres) dans les rues de trente pieds (neuf mètres soixante-douze centimètres), y compris les mansardes, attiques, toits et autres constructions quelconques, au dessus de l'entablement.

» La hauteur des façades des maisons de la ville et faubourgs de Paris, autres que celle des édifices publics, est fixée à raison de la largeur des rues, savoir : dans les rues de trente pieds (neuf mètres soixante-douze centimètres) de largeur et au dessus, à cinquante-quatre pieds (dix-sept mètres soixante centimètres); dans celles de vingt-quatre (sept mètres soixante-seize centimètres), jusques et y compris vingt-neuf pieds de largeur, à quarante-cinq pieds (quatorze mètres soixante centimètres), et dans toutes celles au dessous de vingt-quatre pieds de largeur, à trente-trois pieds (onze mètres soixante-dix centimètres), depuis le pavé jusques y compris les corniches ou entablemens, même les corniches d'attiques, ainsi que la

hauteur des étages et mansardes qui tiendraient lieu desdites attiques.

» Lesdites façades ne peuvent jamais être surmontées que d'un comble de dix pieds d'élévation (trois mètres vingt-quatre centimètres) de dessus des corniches et entablemens jusqu'à son faîte, pour les corps de logis simples en profondeur; de quinze pieds (quatre mètres quatre-vingt-seize centimètres) pour les corps de logis doubles. »

Mais on ne peut considérer trois lucarnes séparées par le rampant du comble, comme un attique ou étage complet qu'il est défendu d'élever au dessus des maisons qui ont déjà la hauteur fixée par les règlemens. (Arrêt du conseil du 19 février 1823.)

Nous avons vu précédemment que le *minimum* de largeur des rues de Paris est de trente pieds; néanmoins, quand l'état a vendu un terrain à la charge par l'acquéreur de fournir ce qui en est nécessaire pour une nouvelle rue dont il n'a pas fixé la largeur, il peut la porter ultérieurement au delà de trente pieds sans indemnité. (Arrêt du conseil du 28 déc. 1825.)

19 décembre 1784, ordonnance du bureau des finances de Paris concernant la suppression des enseignes et étalages en saillies sur les routes de traverse.

22 janvier 1785, arrêt du conseil concernant les égoûts à Paris.

30 décembre 1785, lettres patentes portant bail d'entretien du pavé de Paris.

28 janvier 1786, ordonnance de police concernant la liberté et la commodité de la voie publique.

16 janvier 1789, ordonnance du bureau des finances de Paris sur la fixation des limites de Paris.

13 fructidor an V, loi relative aux salpêtriers.

25 vendémiaire an IX, arrêté du gouvernement sur la police de la rivière de Bièvre à Paris.

19 messidor an IX, ordonnance de police sur le même objet.

24 pluviôse an X, ordonnance de police sur l'épuisement des eaux dans les caves de Paris.

29 prairial an XII, ordonnance concernant les appentis et autres saillies sur les boulevarts intérieurs à Paris.

15 pluviose an XIII, décret sur le numérotage des maisons à Paris.

13 août 1810, décret concernant les auvens des spectacles et de l'esplanade du boulevart du Temple à Paris.

18 février 1811, ordonnance de police con-

cernant les passages sous les piliers des halles à Paris.

20 août 1811, ordonnance de police concernant les passages ouverts au public sur les propriétés particulières à Paris.

30 septembre 1814, ordonnance du roi portant défenses d'établir des conduites d'eaux ménagères en communication avec les égoûts de Paris.

26 août 1816, ordonnance de police concernant les barrières sur les boulevarts intérieurs à Paris.

8 février 1819, ordonnance de police concernant la liberté et la sûreté de la voie publique à Paris.

18 mars 1819, ordonnance de police sur les caisses, pots à fleurs et autres objets dont la chute peut causer des accidens.

16 août 1819, ordonnance de police concernant les passages et galeries du Palais-Royal à Paris.

30 juillet 1820, ordonnance de police concernant l'arrosement des rues à Paris.

26 janvier 1821, ordonnance de police concernant le balayage.

1er mai 1822, ordonnance royale sur les constructions autour de Paris.

23 avril 1823, ordonnance royale sur le numérotage des maisons dans les villes des départemens.

24 décembre 1823, ordonnance royale contenant règlement sur les saillies à Paris.

Ordonnance des trésoriers de France, du 1er février 1776, et lettres-patentes de mai 1784, portant interdiction d'établir dans les rues aucunes échoppes fixes, mais seulement des échoppes mobiles, qui puissent être placées le matin et enlevées le soir, à peine d'amende et de confiscation des matériaux et marchandises.

Nous devons rapporter ici le texte d'un décret du 11 janvier 1808, relatif aux constructions autour de Paris.

« Art. 1er. Les déclarations et règlemens touchant les constructions autour de notre bonne ville de Paris, et hors l'enceinte de sa clôture, seront exécutés.

» En conséquence, nul ne pourra y faire aucune construction sans avoir demandé et obtenu la permission, et reçu un alignement, comme il est réglé pour les cas de grande voirie.

» 2. Les permissions ne pourront, conformément à l'ordonnance du bureau des finances du 16 janvier 1789, autoriser à bâtir à moins de cinquante toises (quatre-vingt-dix-huit mè-

tres environ) de distance du mur de clôture de notre bonne ville.

» 3. Il y a lieu à autoriser la ville de Paris à acquérir, comme pour cause d'utilité publique, et à la charge d'une juste et préalable indemnité, les maisons construites à moins de cinquante toises de distance de la clôture.

» Les propriétaires desdites maisons ne pourront en augmenter la hauteur ou l'étendue, sans en avoir obtenu l'autorisation, comme il est dit en l'article premier.

» 4. Toutes constructions faites dans l'étendue indiquée aux articles ci-dessus, malgré les défenses qui leur auront été faites par les agens de la voirie, seront démolies sans délai. »

Nous renvoyons à l'utile ouvrage de M. Davenne ceux qui voudraient connaître les dispositions des règlemens ci-dessus cités.

Les propriétaires ont le droit de réclamer contre les alignemens donnés par les maires, et leur recours doit être porté devant le préfet, soit qu'il s'agisse de chemins vicinaux, de rues ou places publiques. (Arrêts du conseil des 21 mai 1823, 16 juin, 28 juillet 1824.) Il en est de même pour un balcon en saillie, que le maire peut autoriser ou défendre. (7 avril 1824.)

Un maire est aussi compétent pour faire exécuter la démolition d'un bâtiment menaçant

ruine, situé dans une rue qui dépend de la petite voirie.

Si ses arrêtés sont attaqués, c'est devant le préfet que le recours doit être porté. (Arrêt du conseil du 26 juin 1824.)

Mais lorsqu'il s'agit de fixer l'alignement d'une rue (à défaut de plan approuvé), et de prononcer sur les difficultés qui se sont élevées entre deux propriétaires à l'occasion de cet alignement, les contestations de cette nature doivent être portées devant le ministre de l'intérieur, pour, sur son rapport, être statué par le roi en son conseil d'état. (Arrêt du conseil du 9 juin 1824.)

Lorsque, pour l'exécution des travaux prescrits par les plans d'alignement, il est nécessaire de redresser, supprimer, exhausser des rues, des places, des chemins, enfin d'y faire des changemens qui causent aux propriétés particulières des dépréciations et diminutions de valeur, il est dû aux propriétaires une indemnité qui doit être réglée par les tribunaux, et acquittée avant l'exécution des travaux; on ne serait pas bien fondé à prétendre que l'indemnité ne peut être exigée que dans le cas où l'on dépossède un citoyen par voie d'expropriation, et que la dépréciation ne peut y être assimilée, parce qu'elle n'est que le résultat

de l'exercice d'un droit qui appartient à la communauté. Il est certain qu'en diminuant de cette manière la valeur d'un héritage, on prive souvent celui qui le possède d'une partie importante de sa propriété. Au surplus, la jurisprudence est aujourd'hui bien fixée dans ce sens. M. Davenne, qui enseigne la même doctrine que nous, remarque qu'une circulaire du directeur général des ponts et chaussées, du 21 février 1821, a reconnu le principe de l'indemnité due aux particuliers pour raison du dommage résultant des travaux de nivellement à l'égard des routes dans la traverse des villes, bourgs et villages.

Dans un arrêt du conseil du 7 avril 1824, entre la ville de Mantes et la dame Duval, on lit que la ville a droit de raccorder une place avec la pente de la rue voisine, sans nuire à la propriété de la dame Duval, ou à la charge de l'indemniser convenablement, à raison des changemens qui diminueraient la solidité de la maison.

Même doctrine dans un arrêt du conseil du 17 août 1825 : un particulier se plaignait de la suppression d'une rue sur laquelle il avait une issue. Il fut statué en ces termes :

« Considérant que l'ordonnance du 11 septembre 1822, après l'accomplissement de toutes

les formalités prescrites, a autorisé l'échange de l'emplacement de deux anciennes rues contre le terrain destiné à l'ouverture d'une rue dans la commune de Lagny-le-Sec, à la charge de paver ladite rue ; considérant que le sieur Thomas est sans droit et sans qualités pour attaquer ladite ordonnance ; mais que la suppression de la rue, dite du Parterre, ne devra être opérée qu'après qu'il aura été statué dans les formes prescrites par la loi du 8 mars 1810 sur l'indemnité à laquelle le sieur Thomas prétend avoir droit. »

Enfin même décision dans un arrêt de la cour de cassation du 18 janvier 1826. (La maison de la dame Bienassis se trouvait enfouie par suite de l'exhaussement de la rue, ordonné pour se raccorder au remblai du quai.) Il porte, entre autres motifs, « que, si on a le droit de faire exécuter des travaux dommageables à la propriété privée, on ne le peut qu'à charge d'indemnité, lorsque leur effet immédiat est de ruiner ou de déprécier notablement un immeuble, et que cette perte n'est, pour celui qui la subit, compensée par aucun avantage qui lui soit propre ; que ces principes sont fondés sur l'obligation imposée par la loi, de répartir également les charges publiques, d'où il résulte que tout sacrifice exigé dans l'intérêt de tous doit

être supporté proportionnellement par tous. »

Tous ces principes embrassent dans leur généralité le cas où, dans l'intérêt de l'embellissement des villes, il a été arrêté que les particuliers ne pourraient construire sur une rue ou place publique que dans une forme et dans des dimensions exigées par des plans symétriques. Cette charge ne peut être imposée aux citoyens que de leur consentement. S'ils le refusent, la ville doit faire déclarer le projet d'utilité publique exécutoire, et procéder ensuite à l'expropriation suivant les formes, sauf à revendre l'immeuble avec la condition par l'acquéreur de se conformer au plan, ou à faire bâtir les façades sur le dessin obligé. Telle est aussi la jurisprudence ministérielle, ainsi que nous l'atteste M. Davenne.

De ce que nous avons dit dans ce chapitre, il résulte que les particuliers ni les communes ne sont pas obligés de se pourvoir d'un alignement pour planter sur le bord des chemins vicinaux, ni dans les rues et places publiques, et qu'il n'y a lieu à prononcer d'amende pour défaut de demande de permisson.

CHAPITRE IX.

Du contentieux en matière de chemins vicinaux, rues et places publiques.

Nous rappellerons ici la première division que nous avons faite dans la partie relative aux grands chemins, entre le pouvoir d'ordonner et celui de punir. Le premier est demeuré à l'autorité administrative, le second a été partagé entre cette autorité et les tribunaux.

SECTION PREMIÈRE.

Compétence de l'autorité administrative.

Cette compétence se subdivise en deux parties,

1° Celle des préfets, sous-préfets et maires;
2° Celle des conseils de préfecture.

ARTICLE Ier.

Compétence des préfets, sous-préfets et maires.

Nous avons déjà vu, dans les chapitres précédens, qu'aux préfets seuls, après délibéra-

tion des conseils municipaux et sur l'avis des sous-préfets, il appartient de déclarer si un chemin est vicinal, de rechercher et reconnaître ses anciennes limites, d'en fixer la largeur et la direction, d'ordonner l'ouverture d'un nouveau chemin lorsque la valeur des terrains qu'on y emploie n'excède pas 3,000 francs. Il serait inutile de revenir sur ce que nous avons dit à cet égard, parce que nous croyons avoir complètement traité ce sujet; nous nous bornerons donc à y renvoyer le lecteur.

Les différentes lois que nous avons citées dans le chapitre précédent confèrent aux maires le pouvoir de prendre les mesures nécessaires pour que les chemins vicinaux, rues et places publiques ne reçoivent aucune atteinte préjudiciable à l'usage auquel ils sont destinés.

Lorsqu'il se commet sur la voie publique une usurpation, une dégradation, une construction ou un dépôt qui en diminue la commodité, le maire fait dresser par le garde-champêtre, le commissaire de police ou son adjoint, ou dresse lui-même un procès-verbal de la contravention. Il prend ensuite un arrêté particulier pour enjoindre au contrevenant de rétablir sous huit jours les choses dans leur premier état; il lui

fait signifier le tout; et si, dans le délai indiqué, il n'y satisfait pas, il doit le faire poursuivre; mais pour savoir devant quelle autorité l'action doit être portée, il faut distinguer entre les chemins vicinaux et les rues et places publiques; s'il s'agit d'un chemin vicinal, il faut distinguer le cas où le chemin n'est pas classé de celui où il l'est; dans le premier cas, le maire adresse les pièces au préfet, par l'entremise du sous-préfet, qui donne son avis, et le préfet statue, sauf l'appel de sa décision devant le ministre de l'intérieur, et ensuite pourvoi au conseil d'état, par le ministère d'un avocat aux conseils, contre la décision du ministre.

Mais il faut remarquer que ces différens administrateurs ne peuvent prononcer aucune amende; que leurs décisions ne forment, en quelque sorte, que des mesures provisoires, assez semblables à celles que prennent les sous-préfets en matière de grande voirie, avec cette différence seulement que les maires et les sous-préfets ne peuvent les faire exécuter sans attendre l'approbation du préfet, qu'autant qu'il y a urgence et intérêt général bien certain; hors ce cas, ils doivent attendre la décision du magistrat supérieur, lors même qu'il n'y aurait pas résistance formelle de la part du par-

ticulier, et qu'il n'y aurait que défaut d'exécution.

Cette attribution des maires et des préfets résulte non-seulement des lois de 1789, 90 et 91, que nous avons déjà citées, mais encore de la loi du 9 ventose an XIII, qui confère à l'administration publique, c'est-à-dire aux préfets, le pouvoir de *reconnaître et fixer les limites et la largeur* des chemins vicinaux.

A la vérité, la jurisprudence a plusieurs fois varié sur ce point.

Dans un arrêt du 29 septembre 1810, on lit le motif suivant :

« Considérant qu'il résulte des pièces que le chemin litigieux existe depuis plusieurs années, et que le préfet a pu, par mesure de police, en empêcher la suppression jusqu'à ce qu'il eût été prononcé sur la question de propriété. »

Dans un arrêt du 19 mai 1811, on lit aussi :

« Considérant que le sieur Milhiet se prétend propriétaire, sans servitude, du pré sur lequel le chemin dont il s'agit est pratiqué; et qu'il résulte de la contestation une question de propriété, dont la solution appartient exclusivement aux tribunaux;

» Que, néanmoins, le sieur Milhiet, attendu que la commune de Paracy était en jouissance dudit chemin, n'avait le droit de l'intercepter

qu'en vertu d'un jugement, et que le préfet, statuant en matière de simple voirie, pouvait ordonner d'effacer l'œuvre nouvelle et de rétablir le passage jusqu'à la décision des tribunaux sur la question de propriété. »

Dans un autre arrêt du 18 août 1811, on lit les motifs suivans :

« Considérant qu'il s'agit de savoir si les prés des Porchons sont ou non grevés d'un droit de passage pour le service des forges et du public ; que le sieur Robin prétend qu'il n'existe sur lesdits prés aucune servitude de cette espèce, fondée en titre ou sur la prescription, et que cette question de servitude est entièrement du ressort des tribunaux ;

» Que néanmoins l'autorité administrative pouvait et devait maintenir le passage provisoirement et jusqu'à la décision des tribunaux. »

On retrouve encore les mêmes principes dans une foule d'autres décisions et notamment dans celle du 18 juillet 1821, ainsi conçue :

« Considérant que, par la décision du 24 juillet 1820, le préfet avait maintenu le public en jouissance du passage contesté, jusqu'à décision des tribunaux sur la question de propriété ; que, dans cet état de choses, le juge de paix devait s'abstenir de prononcer sur le posses-

soire et renvoyer les parties à se pourvoir, contre la décision du préfet, devant l'autorité administrative supérieure, si elles s'y croyaient fondées. »

Il existe deux arrêts du conseil qui sont contraires; dans l'espèce du premier, le préfet avait ordonné au sieur Lautin, sur la demande des habitans de la commune, de combler un fossé qu'il avait fait creuser au travers d'un chemin non classé comme vicinal. Le 27 mai 1816 le conseil d'état annula l'arrêté pour cause d'incompétence et renvoya devant les tribunaux.

La dame Dervaux-Paulée avait placé des barrières pour fermer un chemin qui traversait son bois. Le préfet a ordonné le rétablissement du passage et a autorisé le maire à enlever d'office les barrières. Son arrêté a été approuvé par le ministre; mais le 20 février 1822 le conseil d'état a annulé, attendu que le chemin n'étant pas déclaré vicinal il n'appartenait qu'aux tribunaux et non au préfet d'ordonner le rétablissement du passage; cependant un arrêt postérieur du 16 février 1825 a décidé différemment.

Dans l'espèce de cet arrêt, le sieur Pressou avait fait creuser un fossé le long d'un chemin qui n'était pas inscrit au tableau. Le préfet en avait ordonné le comblement en prétendant qu'il anticipait sur ce chemin.

Le sieur Pressou s'étant pourvu au conseil, je disais pour lui que du moment où le chemin n'était pas reconnu vicinal, le préfet était incompétent pour ordonner même une mesure provisoire; que d'ailleurs c'était une condamnation qui ne pouvait être prononcée que par les tribunaux, ou par le conseil de préfecture si le chemin était reconnu vicinal. J'invoquais les deux précédentes décisions, mais ce fut sans succès. La requête fut rejetée : « Considérant que le préfet du département de l'Eure n'a pas excédé les bornes de sa compétence, en ordonnant le rétablissement provisoire, dans son ancien état, du chemin d'Evreux à Damville, puisque, d'un côté, il a statué sur une question de police administrative, et que, de l'autre, il a renvoyé le sieur Pressou à se pourvoir, s'il le jugeait convenable, devant les tribunaux compétens pour faire décider la question de propriété; que, dès lors, l'arrêté du préfet ne pouvait être attaqué directement au conseil d'état, mais qu'il devait être d'abord déféré au ministre de l'intérieur. »

Le même principe a encore été consacré par un autre arrêt du 22 février 1826, qui a été bien plus loin que le premier; car, dans l'espèce du second, le préfet avait, par un arrêté du 30 août 1823, déclaré la vicinalité d'un chemin;

il paraît que la partie intéressée avait réclamé. Par un second arrêté du 29 avril 1824, le préfet a confirmé le premier et ordonné l'enlèvement des arbres ainsi que le comblement des fossés au moyen desquels le chemin avait été intercepté ou obstrué. Le conseil a décidé que ce magistrat n'avait fait que prendre une mesure de police qui était de sa compétence.

Sans doute que ce qui a déterminé le conseil d'état, c'est que l'arrêté du préfet sur la vicinalité pouvait être attaqué et qu'il était nécessaire que le préfet accordât le provisoire par la même décision, ce qui d'ailleurs évitait une seconde poursuite devant le conseil de préfecture.

L'arrêté par lequel un maire, sans contester à un particulier la propriété d'un fossé creusé près d'une place publique, en ordonne cependant le comblement pour cause de sûreté publique, est un acte de police municipale de sa compétence, et qui ne peut être réformé que par l'autorité supérieure.

Un préfet est compétent pour autoriser un particulier à établir un aqueduc sous un chemin vicinal, même sous une route royale, sauf l'approbation du ministre de l'intérieur. (Arrêts du conseil des 20 juillet 1822, 4 août 1824, 26 octobre 1825.)

Si le chemin a été classé, les pièces doivent être transmises au conseil de préfecture, seul compétent sur le provisoire et sur le fond.

Quoique régulièrement le provisoire doive être accordé de préférence à la commune, il peut aussi l'être à des particuliers qui se prétendent propriétaires du chemin.

Ainsi, si la commune n'est pas réellement en possession du chemin porté ou non sur l'état, s'il est inutile, si le particulier en a joui de bonne foi pendant plusieurs années, et surtout s'il y a fait des constructions et plantations dont la destruction provisoire lui causerait une perte irréparable; comme, dans cette hypothèse, il y aurait d'un côté peu d'utilité publique et de l'autre un grand désavantage particulier, les administrateurs et les conseils de préfecture ont la faculté d'ordonner que les choses demeureront en état jusqu'au jugement des tribunaux. (Arrêts des 19 mai 1811, 13 janvier 1813, 23 janvier 1820.)

En terminant ce point important, nous ferons observer que le conseil d'état peut d'office ordonner, s'il y a lieu, le provisoire, si l'arrêté du préfet ou du conseil de préfecture ne l'a pas accordé. (Arrêt du 16 mars 1809.)

Dans le cas contraire, si l'autorité inférieure ordonne la démolition d'un mur pour cause

d'anticipation sur un chemin vicinal, le conseil d'état peut, selon les circonstances, s'il n'y a pas péril en la demeure et que la démolition du mur puisse causer à la partie un préjudice irréparable, surseoir à l'exécution de cet arrêté. (Arrêt du 20 janvier 1820.)

Le conseil d'état a encore attribué aux maires et aux préfets le pouvoir de prendre des mesures provisoires lorsque la contravention a été commise sur une rue ou place publique.

Aumeunier, en construisant une maison dans une rue du village de Barbery-Saint-Sulpice, anticipa sur la voie publique en contravention à l'alignement à lui donné.

Le maire dressa procès-verbal.

L'affaire fut soumise au conseil de préfecture, qui condamna Aumeunier à rétablir le terrain par lui anticipé sur la rue dans son premier état, et le condamna en outre pour sa contravention en l'amende de 6 fr.

Aumeunier s'est pourvu au conseil d'état pour incompétence.

En effet, a-t-il dit, la loi du 9 ventose an XIII charge les conseils de préfecture de poursuivre les contraventions à la police des chemins vicinaux.

Or, dans l'espèce, la contestation n'avait

pas pour objet un chemin vicinal, mais bien une construction dans une rue de commune en contravention à l'alignement. L'arrêté du préfet fut annulé, parce que, aux termes des règlemens sur la voirie urbaine, c'est aux maires qu'il appartient de donner et de faire exécuter les alignemens dans les rues des villes, bourgs et villages qui ne sont pas routes royales ou départementales, sauf tout recours devant les préfets, et que les tribunaux ordinaires sont seuls compétens pour statuer sur les amendes encourues en cas de contravention et sur les frais des démolitions ordonnées d'office dans le même cas.

Cette décision porte en outre dans ses motifs que le maire aurait dû ordonner qu'il fût procédé d'office à la démolition des constructions aux frais du contrevenant.

Elle a été beaucoup trop loin en autorisant les maires et les préfets à faire procéder à la démolition; aucune loi ne leur confère cette attribution sur les rues et places de l'intérieur des villages, bourgs ou villes. Ils ont seulement le pouvoir de tracer les alignemens, et de faire enlever les dépôts et encombremens; si donc un particulier bâtit sans avoir obtenu d'alignement, ou si, après en avoir obtenu, il ne s'y conforme pas, ce n'est point au maire ni au préfet à faire

faire d'office la démolition ; et il faut distinguer les contestations sur l'alignement qui doivent être portées par appel devant le préfet et ensuite devant le ministre et le conseil d'état, des démolitions qui ne peuvent être prononcées que par les tribunaux; autrement ils seraient maîtres absolus de la fortune des citoyens, qu'ils pourraient ruiner par leur seule volonté. Aussi, nous le répétons, c'est aux tribunaux à prononcer dans ce cas, comme nous l'établirons plus bas. Le conseil d'état paraît être revenu à ce principe par deux ordonnances royales des 11 février 1820 et 4 septembre 1822, rendues dans des espèces où le maire s'était borné à rédiger un procès-verbal de l'anticipation sur la voie publique. Ce conseil a renvoyé purement et simplement devant les tribunaux de police pour faire prononcer sur la contravention et la démolition, et n'a point dit que l'autorité administrative aurait dû y faire procéder.

La question a été décidée plus explicitement dans ce sens par un avis du comité de l'intérieur, en date du 14 novembre 1823, dont voici un extrait :

« Les membres du conseil du roi, composant le comité de l'intérieur et du commerce, consulté par son excellence le ministres de l'in-

térieur sur la question de savoir si la démolition de bâtimens et travaux exécutés en contravention à des arrêtés de police, en matière de petite voirie, doit être ordonnée d'office par le maire du lieu, ou bien si le contrevenant doit être traduit devant le tribunal de police municipale, pour s'y voir condamner à la démolition en même tems qu'à l'amende encourue pour la contravention, conformément à l'article 161 du Code d'instruction criminelle.

» Vu, etc.

» Considérant, etc.

» Sont d'avis qu'il appartient aux maires, ainsi que l'a décidé l'ordonnance royale du 31 juillet 1817, de donner et de faire exécuter les alignemens dans les rues des villes, bourgs et villages qui ne sont pas routes royales et départementales; que, par conséquent, c'est à eux à faire signifier à la partie l'arrêté par lequel l'alignement a été fixé, et à faire tracer en sa présence sur le terrain les points principaux de cet alignement, en dressant un procès-verbal de cet acte; que c'est à eux, si les constructions sont élevées sur d'autres lignes que celles qui ont été fixées, à signifier à la partie l'injonction de les démolir dans un délai déterminé et de se conformer à l'alignement ac-

cordé ; mais que si, malgré cette sommation, les constructions élevées contrairement à l'alignement sont continuées ou ne sont pas démolies dans le délai fixé, le droit de prononcer la démolition de ces constructions, ensemble l'amende encourue pour la désobéissance aux sommations du maire, est dévolu au tribunal de simple police. »

Du reste, pour que les voies publiques dans l'intérieur des villes et des villages ou bourgs soient des rues et des places, il n'est pas nécessaire qu'il existe des arrêtés du pouvoir administratif qui leur donnent cette qualification ; par conséquent, les principes que nous venons d'exposer s'y appliquent, soit qu'il y ait de pareils arrêtés, soit qu'il n'y en ait pas. (Arrêt de la cour de cassation du 4 février 1825.)

Nous avons dit précédemment que lorsqu'un préfet, en vertu du droit que lui confère la loi du 9 ventose an XIII, de rechercher et reconnaître les anciennes limites des chemins vicinaux, décide qu'il existait un chemin de telle nature à tel endroit et qu'il avait telle largeur, qu'en conséquence il en ordonne le rétablissement, malgré la prétention élevée par les riverains d'être propriétaires de tout ou partie de ce chemin, cette décision ne fait pas obs-

tacle à ce que les riverains fassent ensuite prononcer sur la question de propriété par l'autorité compétente.

Au premier aspect, des personnes peu versées dans la connaissance du droit administratif pourraient penser que tout est décidé par l'arrêté du préfet qui déclare un chemin vicinal, et qu'une telle décision équivaut à une déclaration formelle de propriété en faveur de la commune, puisqu'il est incontestable que les chemins vicinaux sont la propriété des communes. Cette opinion est même assez répandue.

Mais elle n'est qu'une erreur. Administrateur et rien de plus, un préfet ne peut faire que des actes d'administration; il ne lui appartient pas de rendre une décision, de juger une question de propriété qui dépend de l'appréciation des titres, de l'application des principes du droit civil, de la prescription; absolument incompétent à cet égard, son arrêté, lors même qu'il aurait formellement jugé la question de propriété, ne ferait pas obstacle à ce qu'elle fût soumise à l'autorité qui seule a reçu de la loi le pouvoir de la décider. Tout ce qui résulte de l'arrêté du préfet, c'est que le chemin est nécessaire au service public et doit subsister, sauf à indemniser

celui qui serait postérieurement reconnu propriétaire (1).

Ces principes ont été posés par un arrêt du conseil du 16 octobre 1813, dans lequel on lit le motif suivant :

« Que l'arrêté d'un préfet qui déclare un chemin vicinal ne fait pas obstacle à ce que la question concernant la propriété du terrain soit soumise aux tribunaux ; car tout ce qui résulte de l'arrêté, c'est que le chemin est reconnu nécessaire et doit être maintenu, sauf à indemniser le tiers qui serait judiciairement reconnu propriétaire du terrain. »

Les mêmes principes ont été encore appliqués par deux ordonnances royales des 24 mars 1819 et 19 mars 1820, dans lesquelles on lit : « Considérant que l'arrêté qui déclare un chemin vicinal ne fait pas obstacle à ce que la question de propriété du terrain soit soumise aux tribunaux, sauf à indemniser les tiers qui seraient judiciairement reconnus propriétaires du terrain. »

Il existe une foule d'autres décisions semblables, et ces principes doivent être désormais considérés comme très-certains.

(1) Mais dans le cas où le préfet aurait fixé la largeur du chemin au delà de dix-huit pieds, croyant la commune propriétaire, l'excédant devrait être restitué en nature.

ARTICLE II.

Compétence des conseils de préfecture.

C'est un principe incontestable que ces conseils sont des juridictions d'exception qui ne peuvent connaître que des matières qui leur sont spécialement dévolues par une loi formelle. M. Henrion de Pansey, dont on aime toujours à invoquer le sentiment, après avoir établi ce principe, en tire la conséquence en ces termes :

« Mais les tribunaux extraordinaires ne peu» vent connaître que des affaires qui leur sont » attribuées par une loi formelle et spéciale, et » les questions relatives à leur compétence sont » plus de fait que de droit, c'est-à-dire que » toutes se réduisent au point de savoir s'il » existe une loi qui, faisant exception au droit » commun, en attribue la connaissance au tri» bunal extraordinaire que l'on veut en saisir.

» Lorsqu'il s'élève une difficulté sur le point » de savoir si une question doit être soumise » aux conseils de préfecture, le problème est » donc bien facile à résoudre : il ne s'agit que » de voir si quelque loi leur confère le droit » d'en connaître, et l'on éviterait bien des in-

» certitudes et même bien des conflits, si on » leur imposait l'obligation de rapporter, dans » chacune de leurs sentences, la loi qui les au- » torise à la rendre. » (Voyez *Compétence des juges de paix*, page 296.)

Comment se fait-il donc qu'on éprouve tant de difficultés, d'embarras et d'incertitude pour connaître la compétence des différentes autorités administratives, et particulièrement des conseils de préfecture?

C'est que les administrations, ne pouvant se résoudre à n'être considérées que comme des institutions spéciales, étendent tous les jours leur compétence, sous le prétexte que l'intérêt général exige qu'une foule de contestations soient soumises à leur juridiction, présentée comme plus expéditive et moins coûteuse que celle des tribunaux ordinaires.

Mais, avec ce système, l'administration, qui touche à tout, finira par tout envahir; son régime incertain remplacera la marche lente, mais régulière, de la justice, dont les formes et les règles sont la garantie des citoyens.

Qu'une partie des attributions actuelles de l'autorité judiciaire puisse être transmise aux conseils de préfecture, et *vice versâ*; que la compétence des deux pouvoirs puisse être réciproquement réglée, étendue ou restreinte,

c'est sans doute ce que personne ne prétend contester ; mais on ne contestera pas davantage que ces changemens ne peuvent résulter que d'une loi, et que l'administration ne peut pas, en attendant, faire l'office de législateur, corriger les règles existantes et s'arroger à son gré la connaissance de telle ou telle espèce de contestations, sous prétexte de l'intérêt public et d'une meilleure distribution de la justice.

Nous n'avons assurément aucun but hostile en faisant ces réflexions; nous convenons même que l'esprit d'usurpation, dont l'administration fut trop souvent animée, s'est calmé depuis l'heureuse époque de la restauration et qu'il s'affaiblit tous les jours ; mais on ne peut pourtant pas se dissimuler qu'elle s'attribue encore très-souvent le jugement des contestations qui sont dans le domaine exclusif des tribunaux.

Ceci posé, examinons s'il existe quelque disposition législative qui règle les attributions des conseils de préfecture en matière de chemins vicinaux et jusqu'où elles s'étendent.

Nous n'avons sur ce point qu'une loi, et elle n'est relative, ainsi que son titre le porte, *qu'aux plantations des grandes routes et des chemins vicinaux*, ce qui annonce déjà qu'elle ne s'occupe que de régler les conditions et le mode de plantation, et par conséquent les

contraventions qui peuvent se référer à cet objet.

Dans ses cinq premiers articles, le législateur s'occupe des plantations des grandes routes; les articles 6 et 7 sont relatifs à celles des chemins vicinaux, et l'article 8 porte que les poursuites *en contravention* aux dispositions de la présente loi seront portées devant le conseil de préfecture, sauf le recours au conseil d'état.

Ce dernier article, pour le dire en passant, contient un vice de rédaction; car ce ne sont pas les poursuites qui *sont en contravention à la loi*, ce sont les faits qui les nécessitent.

Quoi qu'il en soit, il est manifeste que la loi ne défère aux conseils de préfecture, en matière de chemins vicinaux, que la répression de la contravention commise en y plantant sans leur conserver leur largeur. Et il était d'autant plus nécessaire qu'elle s'expliquât à cet égard, qu'aucune loi précédente ne l'avait encore fait; mais elle ne parle que d'un fait d'anticipation, c'est le seul qu'elle soumette à la juridiction des conseils de préfecture. Elle est conçue en termes bien différens de la loi du 29 floréal an X, qui attribue à ces mêmes conseils la connaissance de toutes les contraventions en matière de grande voirie, dont elle donne une nomenclature étendue. Néanmoins il y

avait une lacune dans cette dernière loi. Elle ne s'occupait pas de la plantation sur les grandes routes, comme la législation antérieure ne s'occupait pas de la plantation sur les chemins vicinaux : c'est uniquement cette lacune que la loi du 9 ventose a eu pour but de combler. Comment donc concevoir que l'autorité administrative ait pu s'arroger le jugement des empiétemens, anticipations ou détériorations commises sur la largeur des chemins vicinaux, qui, par la loi du 6 octobre 1791, est attribué aux tribunaux de police correctionnelle, ainsi que nous le verrons en parlant de la compétence des tribunaux?

L'art. 7 de la loi du 9 ventose an XIII, dit-elle, attribue à l'administration publique la recherche, la reconnaissance des anciennes limites des chemins vicinaux, la fixation de leur largeur, et la répression des faits qui portent atteinte à cette largeur en est encore une conséquence nécessaire.

Mais nous répondons qu'il ne s'agit point dans cet article de la répression des anticipations ou détériorations des chemins vicinaux, et encore moins de la compétence des conseils de préfecture.

Cet article impose une obligation, non pas aux particuliers, mais aux préfets; il charge

ceux-ci de rechercher et fixer la largeur des chemins. Là s'arrête leur pouvoir et la loi ne va pas plus loin. Elle ne s'occupe pas de ce qui pourra arriver après la fixation de cette largeur ; elle ne contient aucune prohibition contre les riverains ; elle ne leur interdit pas tel fait ou tel autre ; elle ne les qualifie point, ne s'occupe pas des peines à y appliquer ni de l'autorité qui doit les appliquer. Encore une fois, l'art. 6 est complètement muet à cet égard.

L'article suivant prévoit bien un fait, une contravention ; mais ce fait est unique, et cela devait être, puisque, comme nous l'avons dit, le législateur a eu pour but de combler une lacune ; sa disposition ne peut être étendue à un autre cas ; puisqu'elle n'est relative qu'à l'anticipation commise par une plantation d'arbres, on ne peut l'étendre à aucun autre fait.

C'est ce qu'a plusieurs fois décidé le conseil d'état et notamment dans les deux espèces suivantes :

Le sieur Pelletier, cultivateur à Cutrelles, fit des excavations sur un terrain à lui appartenant, situé le long d'un chemin vicinal.

Le sieur Pelletier, n'ayant point obéi à l'injonction du maire de recombler ces excavations qui gênaient la circulation, fut traduit devant le juge de paix qui l'y condamna, et prononça

en outre une amende de trois journées de travail.

Le préfet ayant élevé le conflit, à la sollicitation du sieur Pelletier, par le motif que le délit imputé à celui-ci devait être classé dans les attributions données à l'autorité administrative, par la loi du 9 ventose an XIII, le ministre de la justice pensa, au contraire, que les art. 6 et 7 de cette loi n'attribuaient aux conseils de préfecture (1), en matière de petite voirie, *que la connaissance des anciennes limites des chemins vicinaux et la surveillance des plantations d'arbres* qui pouvaient avoir lieu sur leurs bords.

Par arrêt du conseil du 15 janvier 1809, le conflit a été rejeté par le motif suivant :

« Considérant que la compétence en matière de petite voirie, attribuée par les articles 6 et 7 de la loi du 9 ventose an XIII, aux conseils de préfecture, n'embrassant que la *connaissance des anciennes limites des chemins vicinaux et la surveillance des plantations* qui peuvent y avoir lieu, et ne s'appliquant qu'à des matières

(1) Nous avons déjà dit que, dans les premiers tems de l'institution du comité contentieux, on attribuait aux conseils de préfecture la recherche et la reconnaissance des limites des chemins vicinaux ; c'est pourquoi on retrouve ici cette opinion du ministre de la justice.

purement civiles, n'a pu empêcher, *pour la répression des délits*, l'action des tribunaux qui en sont spécialement chargés. »

Voici une seconde espèce.

Le garde-champêtre de la commune de Nuisement-sur-Coole, département de la Marne, constata, par un procès-verbal, que le sieur Damas avait fait construire un fossé pour interdire le chemin ordinaire et vicinal.

En vertu de ce procès-verbal, le sieur Damas fut cité au tribunal de police correctionnelle, à la requête du ministère public.

La cause portée à l'audience du tribunal correctionnel, le ministère public, sur la réquisition du préfet, a conclu au renvoi de l'affaire devant l'autorité administrative; mais le tribunal de police correctionnelle se déclara compétent, en considérant que la loi du 9 ventose an XIII, ne s'occupant que des plantations à faire sur les bords des grandes routes et des chemins vicinaux, et attribuant aux conseils de préfecture la connaissance des contraventions en cette matière, ne contenait aucune disposition qui pût s'appliquer aux voies de fait imputées au sieur Damas; que s'il prétendait que le chemin dont il s'était emparé dût être supprimé ou avoir une autre direction, il devait se pourvoir devant l'autorité adminis-

trative, pour en obtenir une décision favorable, au lieu d'agir de sa propre autorité, et qu'en faisant pratiquer un fossé dans toute la largeur du chemin, pour en changer la direction, il avait commis une usurpation qui le rendait justiciable du tribunal correctionnel, conformément à l'art. 40, titre 2 de la loi du 6 octobre 1791, sur la police rurale.

Le préfet du département de la Marne éleva le conflit d'attribution et demanda que les parties fussent renvoyées devant le conseil de préfecture.

Le ministre de la justice, ayant été consulté, fut d'avis que le conflit n'était pas fondé, parce que *les articles 6 et 7 de la loi du 9 ventose an XII n'attribuaient aux conseils de préfecture, en matière de petite voirie, que la connaissance des anciennes limites des chemins vicinaux et la surveillance des plantations d'arbres qui pouvaient avoir lieu sur leurs bords*, et que les poursuites qui avaient lieu devant ces mêmes conseils, dans les matières dont ils connaissaient, étaient purement civiles et ne pouvaient empêcher la répression des délits pardevant les tribunaux qui en étaient spécialement chargés.

Sur ce intervint, le 5 mars 1811, un arrêt qui annule le conflit par le motif suivant :

« *Considérant que les articles* 6 *et* 7 *de la loi du* 9 *ventose an XIII n'attribuent à l'autorité administrative que la reconnaissance des anciennes limites des chemins vicinaux, la fixation de leur largeur; suivant les localités; que la largeur du chemin sur lequel le sieur Damas a exercé la voie de fait qu'on lui impute, ayant été réglée par l'autorité administrative, il ne s'agissait plus que de réprimer un délit en matière de petite voirie; que la reconnaissance de ces sortes d'affaires est de la compétence des tribunaux.* »

Nous verrons, en expliquant la compétence des tribunaux, que cette jurisprudence a changé; mais il est probable que le conseil d'état y reviendra, et nous croyons que c'est la seule conforme aux véritables principes.

Lorsque les conseils de préfecture sont autorisés à juger les contraventions, en matière de petite voirie, peuvent-ils prononcer les peines corporelles et les amendes établies par la loi?

Quant aux peines corporelles, la négative n'est point douteuse, et nous en avons donné les motifs en établissant le même principe à l'égard des contraventions commises sur les grands chemins; mais on pourrait croire qu'il en est différemment de l'amende, puisqu'en

matière de grande voirie, les conseils de préfecture peuvent l'appliquer.

Ce raisonnement n'est pas exact. Les anciens règlemens sur la grande voirie établissaient des peines et instituaient des juridictions spéciales pour les appliquer. Ainsi, l'arrêt du conseil, si souvent cité, du 27 février 1765, prononce la démolition des ouvrages exécutés sans autorisation le long des routes, la confiscation des matériaux et une amende de 300 fr., qu'il charge les trésoriers de France d'appliquer.

La loi du 22 juillet 1791 a maintenu les règlemens touchant la voirie sans qu'il puisse en résulter la conservation des attributions faites à des juridictions supprimées, et nous avons vu que les bureaux des finances étaient dans ce cas; les conseils de préfecture ayant été substitués aux bureaux de finances, le pouvoir dont ceux-ci étaient investis a donc passé à la nouvelle juridiction qui, par suite, doit prononcer l'amende, la démolition, la confiscation des matériaux.

Mais il n'en est pas ainsi en matière de petite voirie, de chemins vicinaux. Notre législation actuelle a établi de nouvelles peines, et n'a conféré qu'aux tribunaux réguliers le pouvoir de les prononcer. Aucune loi n'attribue

aux conseils de préfecture un pareil pouvoir, et dès lors ils n'en peuvent point user, puisqu'ils ne sont, comme nous l'avons déjà dit, que des juridictions d'exception.

Ces principes ont été constamment reconnus par le conseil d'état, par une foule de décisions. Nous en citerons deux des 15 juin 1812 et 1er mars 1826. La première a été rendue dans l'espèce suivante :

Au mois de mai 1811, le commissaire de police de Louviers constata, par un procès-verbal, que le sieur Maubuisson avait anticipé sur la largeur d'un chemin vicinal; que le sieur Vannier le jeune, non-seulement avait commis sur le même chemin de semblables anticipations, mais encore qu'il l'avait totalement intercepté par des clôtures en planches pour le réunir à son terrain.

Traduits devant le tribunal de police correctionnelle, ils ont opposé le déclinatoire et fait élever le conflit par le préfet.

Malgré cela, le tribunal s'est déclaré compétent par la raison que, ne s'agissant dans l'espèce ni de la reconnaissance d'un chemin vicinal, ni de la fixation de ses limites, ni de plantations d'arbres sur ses bords, mais seulement d'un délit prévu par l'art. 40 de la loi

du 6 octobre 1791, ce délit était de la compétence exclusive des tribunaux correctionnels; toutefois le tribunal a sursis à prononcer jusqu'à ce qu'il eût été statué sur le conflit.

Le ministre de la justice, consulté sur ce conflit, a pensé qu'il n'était pas fondé; que le conseil de préfecture serait incompétent pour statuer sur le *délit d'usurpation*, en supposant qu'il en existât un; que le préfet est dans l'erreur lorsqu'il prétend que le conseil peut appliquer les peines portées par l'art. 40, titre 2 du Code pénal; que la loi du 9 ventose an XIII, a déterminé les attributions de l'autorité administrative, relativement aux chemins vicinaux, et que plusieurs décrets, rendus sur de semblables conflits, ont décidé que les tribunaux étaient seuls compétens pour appliquer les dispositions pénales en cette matière.

Dans cet état, est intervenu une décision qui a écarté le conflit par le motif suivant:

« Considérant *que, dans tous les cas, l'autorité administrative serait incompétente pour appliquer les peines résultant du fait d'usurpation prétendue.* »

Le second arrêt porte « que les conseils de préfecture ne sont compétens pour prononcer des amendes qu'en matière de grande voirie; mais que, relativement à la petite, elles ne

peuvent être prononcées que par les tribunaux, et que, dans l'espèce, il ne s'agissait que de contravention sur un chemin vicinal. »

Pour que le conseil de préfecture puisse connaître d'une contravention commise sur un chemin vicinal, dans le cas où la loi lui en attribue la répression, il faut nécessairement que ce chemin soit reconnu comme tel, par une inscription sur le tableau des chemins, ou même par un aveu du contrevenant, pourvu qu'il soit formel; car son silence ne serait pas un motif suffisant de réputer le chemin vicinal.

Mais est-il indispensable que le chemin soit reconnu vicinal, et porté à ce titre sur le tableau, lors de la contravention? ne suffit-il pas qu'il soit déclaré tel avant la décision du conseil de préfecture?

Supposons, par exemple, qu'un particulier fasse sur un chemin, non encore inscrit au tableau, une plantation qui rétrécisse la largeur de six mètres qu'il doit avoir; que, sur la sommation du maire de détruire cette plantation, il soutienne que le chemin n'est point vicinal, et que le maire se soit pourvu devant le préfet, et ait fait déclarer la vicinalité par ce magistrat : le maire pourrra-t-il ensuite traduire le contrevenant devant le conseil de préfecture, pour le faire contraindre à enlever sa planta-

tion? L'affirmative nous semble incontestable. Il suffit que le chemin soit reconnu vicinal au moment où le conseil de préfecture prononce; car les lois sont conçues dans les termes les plus généraux : elles ne font dépendre la compétence des autorités que de la vicinalité du chemin, sans distinguer entre le cas où elle était reconnue lors de la contravention, et celui où elle ne l'a été que depuis; dans les deux cas, il y a égale nécessité de réprimer la contravention qui porte préjudice au chemin.

L'autorité chargée de cette répression doit, avant de statuer, renvoyer devant l'autorité compétente, pour vider la question faire préjudicielle de vicinalité.

Cette marche est très-usitée et très-conforme à la jurisprudence de la cour de cassation. Un particulier, traduit devant les tribunaux de justice criminelle, oppose l'exception préjudicielle *feci, sed jure feci.* Cette exception ne dessaisit point le tribunal devant lequel il est traduit, autrement les plaideurs ne manqueraient jamais de l'opposer; elle l'oblige seulement à suspendre son jugement jusqu'à ce qu'elle soit décidée par les juges compétens. Mais si ces juges la rejettent, l'affaire est reportée devant le tribunal de justice criminelle, qui prononce la peine au cas appartenant.

Cette jurisprudence s'applique également aux chemins vicinaux.

Un arrêt de la cour de cassation du 28 août 1823 l'a ainsi décidé dans une espèce où un particulier, poursuivi par un autre pour avoir comblé un fossé dans le fonds de celui-ci, soutenait que le terrain formait un chemin vicinal, et non une propriété particulière. Il a été jugé que les parties devaient préalablement faire décider la vicinalité.

La même cour a jugé que, lorsqu'un particulier, traduit en police municipale pour avoir fait un dépôt de matériaux sur la voie publique, soutenait que le terrain lui appartenait, le tribunal devait surseoir jusqu'à ce que la question de propriété ait été jugée. (Arrêt du 1er octobre 1825.)

Une commune ne doit pas souffrir de l'oubli ou de la négligence de l'administration à porter un chemin sur le tableau. Un chemin est vicinal par le fait; il reçoit ce caractère de l'usage auquel il est consacré, et, comme nous l'avons déjà dit, l'inscription au tableau n'est pas constitutive, elle est seulement déclarative de la vicinalité.

Ce que nous venons de dire s'applique au cas où l'exception préjudicielle n'est élevée que

dans le cours de l'instance administrative ou judiciaire.

Ces principes ont été consacrés plusieurs fois par le conseil d'état.

Un sieur Chapuis, prévenu d'anticipation sur un chemin vicinal, fut condamné par le conseil de préfecture à restituer le terrain usurpé, quoiqu'il eût contesté la vicinalité du chemin.

Sur le pourvoi au conseil d'état, il y intervint, le 23 juin 1818, un arrêt qui annule la décision du conseil de préfecture, par le motif que le préfet n'avait pas déterminé la largeur que devait avoir le chemin devant la propriété du sieur Chapuis, et qu'ainsi la décision du conseil de préfecture était *prématurée*.

Comme on le voit, le conseil d'état n'a pas décidé que le conseil de préfecture était absolument incompétent, mais seulement que son arrêté était *prématuré*, parce que le préfet n'avait pas encore reconnu la vicinalité du chemin. Ce qui annonce que l'arrêt du conseil eût été tout différent, si, pendant l'instance, on l'avait fait reconnaître.

Le 1er septembre 1819, le conseil d'état a statué de la même manière, sur une question absolument semblable :

Par le motif que, dans l'espèce, cette recon-

naissance aurait dû précéder *l'examen de la contestation portée au conseil de préfecture du département de la Gironde*, sur la question des dégradations ou empiétemens reprochés au sieur Piquegny.

Par une autre ordonnance du 12 avril 1821, il a encore été décidé que la reconnaissance de la vicinalité faite par le conseil de préfecture aurait dû être faite par le préfet, et précéder *l'examen* de la contestation portée devant ce conseil.

Le conseil d'état n'a point décidé que la reconnaissance de la vicinalité par le préfet aurait dû précéder la citation devant le conseil de préfecture, mais *l'examen* de la contestation. Il résulte donc de là qu'il suffit que le chemin soit déclaré vicinal lors *de l'examen de la contestation.*

Cela résulte encore plus expressément d'une décision rendue en faveur de la dame Dervaux-Paulée le 20 février 1822.

« Considérant que, si le chemin dont il s'agit était vicinal, comme l'annonce le préfet du département du Nord, il devait le déclarer en le portant sur le tableau des chemins vicinaux, et *que c'était ensuite au conseil de préfecture qu'il appartenait de prononcer, s'il y avait lieu, la destruction de l'œuvre nouvelle*; que

si, au contraire, le chemin n'était pas déclaré vicinal, cette destruction ne pouvait être prononcée que par l'autorité judiciaire; qu'ainsi, dans les deux cas, le préfet a excédé les bornes de sa compétence. »

Le sieur Peydière était poursuivi pour anticipation sur un chemin de la commune d'Ardes. Condamné par le conseil de préfecture, il s'est pourvu au conseil d'état; mais comme le chemin n'avait pas encore été déclaré vicinal, le conseil, *avant faire droit*, a renvoyé devant le préfet pour faire statuer sur la vicinalité. (Arrêt du 17 décembre 1823.)

Un arrêt du 8 septembre 1824 a encore décidé que le conseil de préfecture était compétent pour ordonner la destruction de travaux faits sur un chemin avant la déclaration de vicinalité.

Enfin, la question a été jugée *in terminis* dans l'espèce suivante.

Un sieur Bernard jeune, propriétaire riverain d'un chemin appelé de *Prat ar Raty*, commune de Lambezellec, près Brest, fit faire sur ce chemin un fossé, à l'aide duquel il en enferma une partie dans son héritage, ainsi qu'une fontaine, appelée Fontaine *à Margot*, située dans la partie de terrain anticipé.

Un procès-verbal fut rédigé contre lui : le

maire lui fit sommation de remettre les lieux dans leur premier état. Le sieur Bernard répondit que le chemin n'était pas vicinal, et qu'au surplus il ne s'étendait pas jusqu'au point où avait eu lieu l'œuvre nouvelle.

Avant de le traduire devant le conseil de préfecture, le maire se pourvut devant le préfet pour faire déclarer la vicinalité et fixer la largeur du chemin. Cette opération fut faite, et démontra que le sieur Bernard avait anticipé. En conséquence, le préfet arrêta que le sieur Bernard serait tenu de remettre les lieux dans leur premier état, faute de quoi il serait traduit devant le conseil de préfecture.

Le sieur Bernard ayant refusé d'exécuter cet arrêté, fut en effet traduit devant ce conseil, qui se déclara incompétent, attendu que le chemin n'avait été déclaré vicinal que depuis la contravention.

Consulté sur cette décision, j'ai pensé qu'elle ne pouvait pas se soutenir ; et le pourvoi ayant été formé au conseil, il y intervint le 18 juin 1823 un premier arrêt infirmatif, fondé sur les motifs suivans :

« Considérant que le préfet a reconnu après une enquête que le chemin dit *Prat ar Raty* était public de tems immémorial ; qu'aux termes de la loi du 9 ventôse an XIII, le conseil

de préfecture était compétent pour prononcer sur l'anticipation reprochée au sieur Bernard, et que sa décision ne pouvait, dans aucun cas, faire obstacle à ce que la question de propriété fût portée devant les tribunaux. »

Le sieur Bernard ayant formé opposition à cette décision, elle a été maintenue par un second arrêt du 17 août 1825.

Mais il en serait tout différemment si l'on avait établi un chemin vicinal, et que l'œuvre nouvelle eût précédé cet établissement. Il n'y aurait pas même lieu à poursuite contre son auteur, que la commune serait obligée d'indemniser des frais que lui aurait coûté cette innovation, puisqu'elle en deviendrait propriétaire et qu'elle pourrait ensuite en faire ce que bon lui semblerait.

SECTION DEUXIÈME.

Compétence de l'autorité judiciaire.

Les contestations relatives aux voies publiques, susceptibles d'être soumises aux tribunaux ordinaires, embrassent des matières différentes; ici, c'est une question de propriété ou de possession qui s'élève; là, ce sont des délits ou des contraventions qu'il faut punir.

Ces différentes matières indiquent l'ordre que nous devons suivre dans le développement des principes qui les régissent. Un premier paragraphe sera donc consacré à expliquer la compétence des tribunaux civils; un second sera relatif aux tribunaux de police.

§ Ier.

Compétence des tribunaux civils.

Les contestations qui peuvent s'élever devant ces tribunaux ont pour objet la possession ou la propriété, et ces différentes espèces de contestations ne sont pas décidées par les mêmes magistrats. Celles de la première espèce sont soumises aux juges de paix, et celles de la seconde aux juges de première instance. Ce paragraphe sera donc subdivisé en deux articles, dont le premier traitera de la compétence des juges de paix, et le second, de celle des tribunaux de première instance.

Article Ier.

Des juges de paix.

La loi du 24 août 1790, art. 10, titre 3, confère aux juges de paix le jugement des dépla-

cemens de bornes, *des usurpations de terres, arbres, haies, fossés*, et autres clôtures commises dans l'année, *et de toutes autres actions possessoires.*

Le Code de procédure, art. 3, renouvelle cette disposition, et définit la complainte dans son art. 23 : c'est l'action intentée dans l'année du trouble par celui qui, pendant un an avant ce trouble, a joui *à titre non précaire* d'un objet ou droit réel, pour se faire maintenir dans sa possession.

Une commune, troublée dans la possession annale d'un chemin qui n'est point encore porté sur l'état des chemins vicinaux, a sans doute le droit de se pourvoir devant le juge de paix pour se faire maintenir dans sa jouissance ; son adversaire ne peut lui opposer qu'elle aurait dû s'adresser au préfet ; la commune lui répondrait avec avantage que le choix des deux voies lui étant ouvert, elle a pris celle qui lui a paru préférable.

Il est important, en effet, que les communes aient la faculté de porter leur action possessoire ou devant le juge de paix ou devant le préfet, à leur choix, et suivant les circonstances. Une commune a intérêt à porter son action devant le juge de paix lorsque, située à une grande distance du chef-lieu de départe-

ment, elle ne pourrait obtenir la décision du préfet qu'avec de longs délais et des frais considérables ; le juge de paix, qui est sur les lieux, qui les connaît, peut rendre, en pleine connaissance de cause et sans frais, une décision très-prompte. Quelquefois aussi la commune devra s'adresser de préférence au préfet, et voici dans quelles circonstances.

Nous avons vu que l'action possessoire ne pouvait être portée devant les juges de paix que dans l'année du trouble et par ceux qui avaient une possession annale *et non précaire;* et cette règle s'applique aux communes comme aux simples particuliers ; car dès qu'elles s'adressent aux tribunaux, elles se soumettent aux principes que ceux-ci sont chargés d'appliquer.

Mais comme le préfet ne prend qu'une mesure d'administration qui ne doit être dictée que par les convenances d'utilité et d'intérêt général, que d'ailleurs il pourrait déclarer le chemin vicinal, et le porter sur le tableau, il peut, à plus forte raison, accorder la jouissance provisoire à la commune, quoiqu'elle n'ait ni une possession annale ni une jouissance à titre non précaire, et qu'elle ait laissé passer l'année sans se plaindre du trouble qu'elle y aurait éprouvé.

Le préfet aurait ce pouvoir, lors même qu'il

existerait une décision antérieure du juge de paix, qui aurait reconnu la possession des particuliers; car il y a une bien grande différence entre le possessoire jugé par le préfet et celui reconnu par le juge de paix. Dans le premier cas, ce n'est qu'une mesure de police fondée sur l'utilité publique; dans le second cas, c'est la reconnaissance d'un fait qui fait présumer un droit de propriété. Par la raison inverse, les particuliers peuvent, malgré le possessoire administratif, se pourvoir devant le juge de paix pour faire constater leur possession et établir leur droit à une indemnité, ce qui s'applique également au cas où le chemin a déjà été déclaré vicinal.

Mais, en accueillant cette action, les juges de paix doivent s'abstenir de rien prescrire qui contrarie l'exécution de l'arrêté administratif; c'est pour cela qu'il leur est interdit d'ordonner la réintégrande du particulier dans la possession du terrain considéré comme chemin. Outre l'arrêt Pressou que nous avons déjà rapporté, il en existe deux autres des 18 juillet 1821 et 22 janvier 1824, qui l'ont ainsi jugé.

Si la question possessoire peut être indistinctement portée devant le préfet ou le juge de paix, lorsqu'une commune plaide contre un particulier, il n'en est pas de même quand la

contestation n'existe qu'entre particuliers ; le juge de paix est, dans ce cas, exclusivement compétent.

Au surplus, la maintenue possessoire ne doit être demandée au préfet par la commune que lorsque le chemin n'est pas inscrit sur le tableau des chemins vicinaux. Dès qu'il y est porté, ce n'est plus d'une mesure administrative qu'il s'agit; tous les faits qui peuvent troubler la jouissance des habitans sont des contraventions commises sur un chemin vicinal; et c'est alors ou aux conseils de préfecture ou aux tribunaux de police correctionnelle à prononcer suivant ce que nous avons déjà dit, et ce que nous expliquerons encore par la suite. Toutefois si la commune jugeait à propos de s'adresser au juge de paix, on ne pourrait décliner la compétence de ce magistrat : l'action portée devant lui aurait pour objet de faire constater la possession annale qui est un acheminement à la propriété, et qui ne résulte pas de la vicinalité; et il serait dans les intérêts de la commune de faire en même tems réprimer les voies de fait des particuliers pour éviter deux instances.

Article II.

Des juges de première instance.

En établissant qu'il appartient au préfet de décider sur la vicinalité des chemins, d'en fixer la direction et la largeur, et en traçant dans la section précédente le cercle de leurs attributions en cette matière, nous avons dit que leurs décisions laissaient entière la question de propriété du terrain qui constitue le chemin. Il nous reste à rechercher quelle est l'autorité compétente pour la décider.

Dans les premiers tems de l'institution du comité contentieux, on faisait une distinction entre le cas où la question de propriété roulait sur une partie du chemin et celui où elle en embrassait la totalité.

Dans le premier cas, comme le riverain, en se prétendant seulement propriétaire de quelques pieds de terrain, n'avait d'autre but que de rétrécir la largeur du chemin, on renvoyait la décision du débat aux conseils de préfecture, par application du principe consacré par la loi du 9 ventose an XIII, que c'est à l'administration publique à rechercher et reconnaître *les anciennes limites des chemins vicinaux*, et à fixer *leur largeur*.

Et ce n'était que dans le second cas que l'on renvoyait aux tribunaux civils le jugement de la question de propriété.

Cette distinction est bien clairement indiquée dans le *Répertoire de jurisprudence*, au mot *Chemin vicinal*. L'auteur cite plusieurs arrêts du conseil qui l'ont ainsi décidé, en sorte qu'il donne moins son opinion personnelle que le résultat des arrêts. Nous en prévenons le lecteur pour éviter les méprises.

Mais cette jurisprudence a changé. On a considéré avec raison qu'une question de propriété devait être soumise aux tribunaux; que la compétence se détermine, non d'après l'importance de l'objet du litige, mais d'après la matière du procès; que l'administration n'est point chargée de résoudre une question d'intérêt privé, mais seulement de prescrire les mesures qu'elle croit nécessaires à l'intérêt public.

La compétence des tribunaux sur toutes les questions de propriété a été établie par deux arrêts du conseil des 16 octobre 1813, et 6 janvier 1814. Ce dernier leur attribue la connaissance des contestations qui portent sur *tout* ou *partie* du chemin.

Cette attribution semblerait cependant avoir éprouvé une atteinte par un arrêt du 30 août 1814, rendu dans une espèce où le riverain,

poursuivi pour avoir récolté les fruits d'arbres existant sur le bord d'un chemin vicinal, soutenait que la portion de terrain sur laquelle ces arbres étaient plantés formait sa propriété. Cette question fut jugée par le conseil de préfecture, dont l'arrêté fut confirmé par la décision ci-devant citée. Il fut donc décidé que la loi du 9 ventose an XIII, qui autorise les conseils de préfecture à reconnaître la largeur des chemins vicinaux, les autorise par cela même à décider que telle portion de terrain contestée est comprise dans cette largeur, bien que ce soit là une question de propriété; qu'ainsi, la question de propriété n'appartiendrait aux tribunaux qu'autant que le réclamant contesterait l'existence du chemin.

Mais cette décision ne peut être invoquée avec avantage par plusieurs raisons :

1° Il faut considérer l'époque à laquelle elle fut rendue. La restauration venait d'être opérée. La réorganisation du conseil d'état était toute récente. Son installation avait eu lieu le 3 août 1814, et il se peut que les nouveaux membres, quoique très-instruits et très-capables, ne fussent pas encore pénétrés du dernier état de la jurisprudence du conseil d'état sur ce point important et difficile.

2° Une foule de décisions ont été rendues

postérieurement dans un sens opposé et en conformité de la jurisprudence du conseil établie par les arrêts des 16 octobre 1813, et 6 janvier 1814. Nous nous bornerons à rappeler celle du 8 mai 1822, rendue dans l'affaire des demoiselles Routier, contre la commune de Pont-de-l'Arche : nous l'avons rapportée plus haut, elle est très-positive.

Par une conséquence des principes que nous venons d'établir, la question de savoir à qui, des riverains ou des communes, appartiennent des arbres plantés sur les chemins vicinaux, ne peut être décidée que par les tribunaux. (Arrêts du conseil des 21 décembre 1808, 7 avril 1813, et 24 décembre 1818.)

Il en serait de même de la question de savoir si les haies et les fossés sont mitoyens, ou forment la propriété exclusive de la commune ou des riverains.

Il peut arriver que la commune n'ait pas fait prononcer sur le possessoire avant la contestation portée devant le tribunal ; dans ce cas, à quelle autorité devra-t-elle s'adresser pour y faire statuer en attendant la décision du fond ?

M. le président Henrion de Pansey, *Compétence des juges de paix*, suppose le cas où, pendant l'instance au tribunal civil, l'une des

parties s'empare de l'objet litigieux, et il pense que c'est alors au tribunal que doit être portée l'action possessoire; mais un arrêt de la cour de cassation a reconnu au contraire la compétence du juge de paix. Nous raisonnons dans la supposition d'une voie de fait antérieure et postérieure à l'instance, et nous rappelons la distinction que nous avons déjà faite entre le cas où le chemin a été porté sur le tableau des chemins vicinaux et celui où il ne l'a pas encore été.

Dans le premier, nous croyons que la commune peut indistinctement s'adresser au conseil de préfecture ou au juge de paix. Dans le second, au préfet ou au juge de paix.

Elle pourrait également s'adresser au tribunal où l'action pétitoire serait portée; mais alors il faudrait que son action ne fût fondée que sur la possession actuelle. Elle pourrait encore se pourvoir devant les tribunaux de police correctionnelle, ainsi que nous le démontrerons plus bas.

On ne pourrait pas opposer à la commune, comme en matière purement civile, qu'en prenant la voie pétitoire elle a renoncé à se pourvoir au possessoire, parce que la maintenue provisoire dans la possession d'un chemin est une mesure d'intérêt public fondée sur la né-

cessité de rétablir les moyens de communications.

La règle que les tribunaux sont seuls compétens pour statuer sur les questions de propriété relatives aux chemins vicinaux, souffre une exception.

Lorsqu'un acquéreur prétend qu'un chemin a été compris dans la vente d'un bien national, le conseil de préfecture est compétent pour déclarer si le contrat de vente renferme ce chemin.

Mais il doit, dans ce cas, s'attacher étroitement aux termes précis de l'acte d'adjudication, et ne pas se déterminer uniquement par des rapports d'experts, le plan des lieux et des convenances locales et personnelles.

Si le chemin, ou plutôt le terrain sur lequel il passe, a été réellement vendu, et que la commune soutienne qu'il était antérieurement vicinal, elle a le droit de faire constater sa nécessité, et ordonner sa réintégration sur le tableau par le préfet. Mais la charge de l'indemnité due à l'acquéreur doit retomber sur l'état, et non sur la commune, après qu'elle aurait fait juger, s'il y a lieu, devant les tribunaux, contradictoirement avec le domaine, la question de propriété.

Si l'acte d'adjudication est muet, la com-

mune et l'acquéreur doivent être renvoyés devant les tribunaux pour y faire statuer sur la question de propriété d'après la possession ou les titres anciens.

Les conseils de préfecture sont aussi compétens pour déclarer qu'un sentier a été ou non compris dans une vente nationale.

Mais si la vente ne contient aucune disposition sur l'existence, la nature, la direction et la dimension du sentier, c'est aux tribunaux à prononcer.

Il en est de même s'il s'agit d'expliquer la clause banale de la réserve des servitudes actives ou passives. Mais si l'acte d'adjudication affranchissait ou grevait spécialement l'acquéreur d'une servitude de passage, le conseil de préfecture doit se borner à rappeler textuellement l'énonciation de l'adjudication, et si ledit acte garde le silence sur le mode et l'exercice de cette servitude, renvoyer les parties devant les tribunaux.

La question de savoir si un chemin litigieux entre deux particuliers a été compris dans une vente nationale, est également du ressort des conseils de préfecture, et se résout par les mêmes principes.

Nous avons vu, dans la première partie de cet ouvrage, que les réclamations des particu-

liers, soit à raison des terrains pris ou fouillés pour la confection des travaux de routes, soit à raison des torts et dommages provenant du fait des entrepreneurs de ces travaux, devaient être soumises à la décision des conseils de préfecture ; mais les mêmes principes ne s'appliquent nullement aux chemins vicinaux dont les travaux ne sont pas considérés comme publics, dans le sens de la loi du 28 pluviôse an VIII ; c'est ce que le conseil d'état a jugé par arrêts des 28 juillet 1820, 16 janvier, 31 juillet 1822, et 4 juin 1823.

Nous croyons cependant qu'il en serait autrement, si ces travaux avaient été autorisés et adjugés dans la forme administrative. C'est une application fort juste du principe établi dans la première partie pour tous les ouvrages exécutés aux propriétés des communes consacrées à un usage général.

§ II.

Compétence des tribunaux de police simple et correctionnelle.

Les contraventions et les délits commis sur les chemins vicinaux, rues et places, donnent lieu à des poursuites qui, suivant les faits et les peines qui y sont applicables, sont de la com-

pétence des tribunaux de police correctionnelle ou de simple police, ce qui nous oblige à diviser ce paragraphe en deux articles.

Article Ier.

Compétence des tribunaux de police correctionnelle.

L'art. 6 de la loi du 7 septembre 1790 attribue formellement aux tribunaux d'arrondissement la police de conservation des chemins vicinaux.

L'art. 40, tit. 2 de la loi du 6 octobre 1791, a confirmé cette attribution; il est ainsi conçu: « Les cultivateurs ou tous autres qui auront *dégradé* ou *détérioré*, de quelque manière que ce soit, des chemins publics, ou *usurpé sur leur largeur*, seront condamnés à la réparation ou à la restitution, et à une amende qui ne pourra être moindre de 3 liv., ni excéder 24 liv. »

Ces dispositions législatives sont encore en vigueur aujourd'hui, car l'art. 484 du Code pénal déclare formellement maintenir les lois dont elles font partie.

A quels juges appartiendra-t-il de prononcer l'amende établie par la dernière? sera-ce aux tribunaux correctionnels? sera-ce aux tribu-

naux de simple police? Suivant l'art. 6, titre 2 de la même loi, ces contraventions étaient du ressort de la police municipale; mais la nouvelle législation a changé cette disposition.

Les art. 137 et 138 du Code d'instruction criminelle ne considèrent comme contraventions de police simple que les faits qui peuvent donner lieu soit à 15 fr. d'amende ou au dessous, soit à cinq jours d'emprisonnement ou au dessous, qu'il y ait ou non confiscation des choses saisies, et quelle qu'en soit la valeur.

Ainsi la compétence des tribunaux de police se détermine ou par le *maximum* de l'amende qui ne peut excéder 15 fr., ou par le *maximum* de la durée de l'emprisonnement; et comme l'art. 40, titre 2 de la loi du 6 octobre 1791, prononce contre ceux qui *usurpent* ou *dégradent* les chemins vicinaux une amende qui peut être portée jusqu'à 24 fr., il est manifeste que ces faits constituent des délits de la compétence des tribunaux correctionnels. (*Voy.* le *Répertoire de jurisprudence* de M. Merlin, au mot *Délit rural.*)

Le même auteur, dans le même ouvrage, au mot *Chemin vicinal*, n° 5, examine la question de savoir quelle peine on doit appliquer à ceux qui dégradent ou détériorent les chemins vicinaux ou qui empiètent sur leur lar-

geur. Il démontre que cette peine est celle qu'établit l'art. 40 de la loi du 6 octobre, et que les tribunaux sont seuls compétens pour la prononcer. Il cite plusieurs arrêts qui l'ont ainsi décidé.

Au mot *Voirie*, il dit encore que les tribunaux correctionnels ont conservé le pouvoir de connaître des dégradations des chemins vicinaux, et il rapporte un arrêt du 30 janvier 1807 qui l'a ainsi jugé en cassant un jugement qui renvoyait un pareil délit devant le conseil de préfecture.

Nous ne devons cependant pas dissimuler que le conseil d'état, qui d'abord avait adopté la même jurisprudence, ainsi que nous l'avons démontré en parlant de la compétence des conseils de préfecture, en a changé depuis et attribue maintenant à ces juges d'exception la répression des détériorations et usurpations des chemins vicinaux. C'est ce qui est établi par une foule d'arrêts de ce conseil. Le premier est du 28 novembre 1821, rendu dans l'espèce suivante, entre Gramont et Aigobert :

Un sieur Gramont avait supprimé un chemin vicinal et y avait établi une digue qui, en faisant refluer les eaux, le détériorait.

Le préfet avait ordonné le rétablissement des choses dans leur premier état.

Et sur le pourvoi au conseil d'état, il fut prononcé ainsi qu'il suit :

« Considérant *sur la compétence* qu'aux termes de l'art. 6 de la loi du 9 ventose an XIII, le préfet était compétent pour reconnaître et déclarer la vicinalité du chemin de Sarrant à la Briche ; mais que, d'après l'art. 8 de la même loi, c'était au conseil de préfecture, sauf le recours à notre conseil d'état, à statuer sur la contravention reprochée au sieur Gramont ;

» Considérant qu'à l'égard de la digue, le préfet était compétent pour déclarer qu'elle ne peut tenir lieu du chemin supprimé ; mais que si cette digue porte préjudice au chemin de Gimont à Maubec et aux propriétés particulières, c'est au conseil de préfecture, dans le premier cas, et aux tribunaux dans le second à prononcer sur les plaintes auxquelles cette digue a donné lieu. »

Une anticipation avait été commise par le sieur Bertrand sur un chemin vicinal, et le tribunal correctionnel de Chaumont avait prononcé sur ce délit ; mais, sur le conflit, il intervint le 31 mars 1825 un arrêt du conseil qui annule le jugement, attendu que c'est aux conseils de préfecture qu'il appartient de connaître des empiétemens commis sur les chemins vicinaux.

Le maire de la commune de Chomont (Puy-de-Dôme) avait dressé un procès-verbal constatant que le sieur Thomay, cultivateur, avait agrandi son héritage en empiétant de plus de deux mètres en largeur et de plus de cinquante mètres en longueur sur un chemin vicinal. Le maire transmit son procès-verbal au procureur du roi près le tribunal d'Ambert, et ce magistrat saisit le tribunal de l'affaire. Le préfet a élevé le conflit qui a été accueilli en ces termes :

« Considérant que la vicinalité et les limites du chemin dont il s'agit avaient été *précédemment* reconnues et déclarées par l'arrêté du préfet du 26 août 1824; que l'action portée devant le tribunal de police correctionnelle avait pour objet de réprimer l'anticipation commise par le sieur Thomay sur ledit chemin et de le faire reculer jusqu'à la limite tracée par l'arrêté;

» Considérant que la connaissance de cette anticipation n'appartenait qu'au conseil de préfecture d'après l'art. 8 de la loi du 9 ventose an XIII, et que le préfet s'est borné à revendiquer l'affaire dans ces termes. »

M. de Cormenin, dans ses *Questions de droit administratif*, convient que l'ancienne jurisprudence du conseil d'état attribuait aux tribunaux correctionnels la répression de tous

ces délits; mais il ajoute qu'elle a changé, et que la nouvelle est plus conforme *à l'esprit* de la loi. En nous expliquant sur cette jurisprudence, nous croyons avoir établi qu'elle est contraire au texte de la loi; et c'est en convenir que de remarquer qu'elle est conforme à son esprit. Il ne nous paraît pas possible d'abandonner le texte pour étendre la compétence des tribunaux *d'exception*. Un pareil système mènerait à un arbitraire illimité et constituerait une violation manifeste de l'art. 62 de la Charte royale, qui défend de distraire les citoyens de leurs juges naturels.

Ainsi, quand il serait vrai, comme on l'articule sans l'établir, que l'esprit de la loi fût tel qu'on le suppose, ce ne serait pas une raison pour juger comme on le fait; car, lorsque la loi est claire, et conséquemment non susceptible d'interprétation, il faut s'y conformer et l'exécuter, surtout en matière de juridiction exceptionnelle.

Mais nous irons plus loin. Nous ne voyons pas comment on pourrait établir que l'intention du législateur a été de conférer aux tribunaux administratifs le jugement des *dégradations* et *anticipations des chemins vicinaux;* l'intention du législateur est toujours de restreindre la compétence des juges

d'exception. Il a trouvé celle des tribunaux ordinaires établie par la loi du 7 septembre 1790 et par l'article 40 de la loi du 6 octobre 1791; il faudrait une dérogation bien formelle pour la changer; mais il n'en existe aucune; il a senti qu'il valait mieux laisser aux juges des lieux la répression des dégradations et des usurpations des chemins vicinaux, pour laquelle il était nécessaire de voir les localités et de les bien connaître; il a pensé que la décision de ces juges serait plus éclairée, plus prompte et peut-être moins coûteuse.

Cependant, la jurisprudence du conseil d'état annule entièrement la loi de 1790 et l'article 40, titre 2 de la loi d'octobre 1791; quoiqu'ils soient maintenus par l'art. 484 du Code pénal de 1810.

A la vérité, M. de Cormenin, qui a très-bien saisi cet inconvénient, fait une distinction entre les *usurpations* et les *dégradations*. Il attribue la répression des usurpations aux conseils de préfecture, et laisse aux tribunaux correctionnels celle des dégradations. Encore ne laisse-t-il pas aux tribunaux cette juridiction dans tous les cas; il leur accorde seulement la concurrence avec les conseils de préfecture, parce que les dégradations se confondent avec les usurpations, et il pense que l'affaire devra

être soumise aux conseils de préfecture ou aux tribunaux selon que le fait participera plus ou moins de la détérioration ou de l'empiétement.

Mais c'est établir par le fait la compétence exclusive des conseils de préfecture par l'embarras et l'incertitude qu'on éprouverait pour distinguer ce qui participe plus ou moins de la détérioration.

Le conseil d'état l'a tellement senti que, pour trancher toute difficulté, il a décidé par l'arrêt du 28 novembre 1821 que les détériorations, comme les anticipations, étaient exclusivement du ressort du conseil de préfecture; et quoique cette décision anéantisse entièrement la loi du 6 octobre 1791, et que, sous ce rapport, elle soit inadmissible, elle nous paraît cependant préférable dans la pratique à la distinction de M. de Cormenin. Ce jurisconsulte a lui-même abandonné sa distinction première dans ses *Prolégomènes*, puisque, en parlant de la compétence des tribunaux à l'égard des chemins vicinaux, il ne dit plus qu'ils puissent connaître d'aucune des contraventions commises sur ces voies.

Quant à nous, nous persistons dans notre opinion; les raisons sur lesquelles nous l'avons appuyée nous font penser que le conseil d'état en reviendra à l'exécution littérale de la loi.

La destruction des arbres plantés sur les chemins vicinaux, rues et places des villes, bourgs et villages, ou leur mutilation, jusqu'au point de les faire périr, est passible des peines portées par les art. 445, 446, 447 et 448 du Code pénal, pourvu que ces arbres n'appartiennent point à l'auteur de la contravention; car, s'ils lui appartenaient, il n'y aurait lieu à prononcer contre lui aucune peine, et la plantation sur les chemins vicinaux diffère en cela de celle existante sur les grandes routes. La peine portée par les articles précités ne peut être prononcée que par les tribunaux de police correctionnelle.

Les empiétemens, comblemens ou dégradations de fossés sont passibles des peines portées par les art. 17, titre 2 de la loi du 6 octobre 1791 et 457 du Code pénal, qui ne peuvent être prononcées que par le tribunal de police correctionnelle.

Les gazons, les terres ou les pierres des chemins publics ne peuvent être enlevés en aucun cas sans l'autorisation du directoire du département (du préfet).

Celui qui commet ce délit est, en outre de la réparation du dommage, condamné, suivant la gravité des circonstances, à une amende qui ne peut excéder 24 fr., ni être moindre de 3 fr.,

et peut de plus être condamné à la détention de police municipale. (Art. 44, titre 2 de la loi du 6 octobre 1791.)

Par conséquent, ce délit est de la compétence des tribunaux de police correctionnelle.

Quiconque coupe ou arrache, en tout ou partie, des haies vives situées sur le bord des chemins vicinaux, détruit des pieds corniers ou autres arbres reconnus pour établir les limites entre des héritages et des chemins, est passible d'un emprisonnement d'un mois à un an, et d'une amende avec dommages-intérêts, prononcés par l'art. 456 du Code pénal. Il semble résulter de la généralité des termes de la loi, que la peine serait également applicable au cas où les arbres et les haies seraient mitoyens, et ce qui fortifie notre sentiment, c'est que le législateur n'a pas exigé que le délinquant sût qu'ils appartenaient à autrui, comme il l'a dit pour les arbres qui ne font pas séparation. Cependant M. Carnot pense que l'art. 456 ne peut s'entendre du cas où il y a mitoyenneté. Tout ce que nous venons de dire s'applique aussi aux fossés mitoyens.

Une autre observation est que cet article ne devient applicable qu'autant que la haie est détruite en tout ou en partie, de manière à ce que l'héritage soit déclos; mais, s'il n'y avait

que dégradation de la haie, c'est-à-dire réduction de son épaisseur, ce serait l'art. 17, titre 2 du Code rural de 1791, qui servirait de règle. Il prononce une amende de trois journées de travail, et, suivant la gravité des circonstances, l'emprisonnement d'un mois au plus, contre ceux qui dégradent les clôtures, coupent les branches des haies vives et enlèvent les bois secs des haies.

Il n'y aurait pas délit de la part de celui qui couperait les branches ou accrues poussées sur son terrain. M. Pardessus, qui émet cette opinion, *Traité des servitudes*, pag. 298, cite un arrêt du parlement qui l'a ainsi jugé. Il en serait de même quant aux racines des arbres ou haies qui s'étendraient dans son héritage, mais non pour les branches des arbres. (Art. 672 du Code civil.)

Ce n'est ni un délit ni une contravention que de laisser les branches des arbres s'étendre sur des chemins publics, quand même le maire aurait donné ordre de les couper. Mais si leur multiplicité était telle qu'elles pussent gêner la liberté du passage, ce serait un délit de la compétence de la police correctionnelle, aux termes de l'art. 48, tit. 2 du Code rural de 1791. (Arrêt de la cour de cassation du 24 octobre 1823.)

Il n'y aurait pas non plus délit de la part de

celui qui détruirait des arbres, des haies, des fossés établis sur son fonds par un tiers. Car, tout ce qui existe sur un héritage est la propriété de celui auquel il appartient, à la charge par lui d'indemniser celui qui est venu y faire des plantations ou des travaux. Néanmoins la cour de cassation, section criminelle, a décidé, moi plaidant, que lorsqu'on n'était pas en possession de la haie et des arbres, on était passible des peines prononcées par les lois, nonobstant la prétention de propriété, qui n'était pas alors une question préjudicielle.

L'art. 438 du Code pénal prononce une peine correctionnelle contre ceux qui, par voie de fait, s'opposent à la confection des travaux autorisés par le gouvernement. Un arrêt de la cour de cassation du 4 mars 1825 a jugé que cet article était applicable à ceux qui s'opposaient aux travaux préparatoires ordonnés par un préfet, et n'a confirmé le jugement d'absolution, que parce que les ingénieurs n'avaient pas justifié de l'ordre de ce magistrat lors de leur opération. Dans cette espèce, il s'agissait de travaux à une route royale, et le gouvernement était censé agir par son mandataire; mais cet article serait inapplicable à celui qui s'opposerait aux travaux exécutés aux chemins vicinaux à l'aide de la prestation en nature, ou à l'en-

tretien des rues et places. Il faudrait en dire autant de celui qui s'opposerait à l'extraction de matériaux destinés à ces voies. Ce ne sont pas en effet des travaux autorisés par le gouvernement, mais seulement par une commune, dans son intérêt et avec ses ressources particulières. On ne pourrait tout au plus invoquer le Code pénal que dans le cas où les travaux et les extractions auraient été autorisés et adjugés dans la forme suivie pour ceux du gouvernement.

Du reste, l'arrêt ci-dessus cité établit une distinction entre les travaux préparatoires et la déclaration d'utilité publique, qui emporte cession forcée. Celui dont on viendrait prendre le terrain pour former une route, sans avoir observé les formes de la loi du 8 mars 1810, et qui s'y opposerait, ne serait point passible de la peine établie par le Code pénal. Il faut tirer la même conséquence d'un arrêt du conseil du 16 février 1826. Les travaux d'une digue, destinée à préserver la commune d'Esperaza des irruptions de l'Aude, avaient été adjugés par le préfet dans la forme des travaux publics; l'entrepreneur et le maire avaient empiété sur une propriété particulière; le juge de paix ordonna la destruction des ouvrages, avec dommages-intérêts.

Le conflit fut rejeté, « attendu que l'utilité publique des ouvrages n'avait pas été constatée dans les formes prescrites par la loi du 8 mars 1810; que l'autorité judiciaire était compétente pour connaître des plaintes portées par les sieurs Meilhon contre l'inobservation des formalités prescrites pour constater l'utilité publique et parvenir à l'expropriation. »

Article II.

Compétence des tribunaux de simple police.

La loi du 22 juillet 1791 avait établi, dans le sein des municipalités, un tribunal spécial pour connaître du contentieux de la police municipale. Il était composé de trois membres choisis par les officiers municipaux, parmi eux; de cinq membres dans les villes de soixante mille ames et au dessus, et de neuf à Paris.

Par la loi du 3 brumaire an IV, la police de répression avait été attribuée à un tribunal institué dans l'arrondissement de chaque administration municipale, et composé du juge de paix et de deux de ses assesseurs; le commissaire du pouvoir exécutif près l'administration municipale y faisait les fonctions du ministère public de la commune.

Par le Code d'instruction criminelle du 17 novembre 1808, actuellement en vigueur, la répression des contraventions de police est attribuée aux juges de paix, exclusivement dans les chefs-lieux de canton, et à ces magistrats concurremment avec les maires des communes non chefs-lieux de canton (art. 166), sauf quelques cas qui sont réservés aux juges de paix seuls.

Les jugemens ainsi rendus sont soumis à l'appel devant les tribunaux correctionnels, lorsqu'ils prononcent l'emprisonnement ou des amendes, restitutions ou réparations civiles, au dessus de 5 francs, outre les dépens (Code d'instruction criminelle, art. 172) (1). Dans les autres cas, ces jugemens sont en dernier ressort, et ne peuvent être attaqués que par la voie de cassation (art. 177).

L'art. 15, titre 2 de la loi du 22 juillet 1791, punissait de 2 à 50 fr. d'amende, et, si le fait était grave, de la détention de police munici-

(1) Par une dérogation au droit commun, on décide, en matière de simple police, que ce n'est pas à la somme demandée, mais uniquement au montant de la condamnation, qu'il faut s'attacher pour savoir si les jugemens sont susceptibles d'appel, ce qui a lieu même dans le cas où la sentence du juge de paix a été incompétemment rendue. Cela résulte d'un grand nombre d'arrêts de la cour de cassation. (*Voyez* les recueils.)

pale, ceux qui négligeaient d'éclairer et de nettoyer les rues, devant leurs maisons, dans les lieux où ce soin est laissé à la charge des habitans;

Ceux qui embarrassaient ou dégradaient les voies publiques;

Ceux qui contrevenaient à la défense de rien exposer sur les fenêtres ou au devant de leurs maisons, sur la voie publique, de rien jeter qui puisse nuire ou endommager par sa chute, ou causer des exhalaisons insalubres.

Ceux qui laissaient divaguer des insensés ou furieux, ou des animaux malfaisans ou féroces.

L'art. 16 prononçait une détention de huit jours et une amende égale à la totalité de la contribution mobilière, sans qu'elle puisse être au dessous de 300 fr., contre ceux qui, par imprudence ou par la rapidité de leurs chevaux, auraient blessé quelqu'un *dans les rues ou voies publiques*; sauf le renvoi à la police correctionnelle, dans les cas plus graves.

Enfin, l'art. 18 prononçait une amende de la moitié de la contribution mobilière, qui ne pouvait être moindre de 6 fr., outre les frais de démolition ou réparation contre ceux qui refusaient ou négligeaient d'exécuter les règlemens de voirie ou d'obéir à la sommation de

réparer ou démolir les édifices menaçant ruine sur la voie publique.

Mais le Code pénal de 1810 a apporté de grands changemens à ces dispositions et diminué les peines qu'elles prononçaient.

Ainsi l'art. 471 punit d'une amende, depuis 1 fr. jusqu'à 5 fr., ceux qui négligent de nettoyer les rues ou passages, dans les communes où ce soin est laissé à la charge des habitans;

Ceux qui embarrassent la voie publique, en y déposant ou y laissant, sans nécessité, des matériaux ou des choses quelconques qui empêchent ou diminuent la liberté ou la sûreté du passage, ceux qui, en contravention aux lois ou règlemens, auront négligé d'éclairer les matériaux par eux entreposés, ou les excavations par eux faites dans les rues et places;

Ceux qui refusent ou négligent d'exécuter les règlemens ou arrêtés concernant la petite voirie, ou d'obéir à la sommation émanée de l'autorité administrative, de réparer ou démolir les édifices menaçant ruine;

Ceux qui auront jeté ou exposé au devant de leurs édifices des choses de nature à nuire par leur chute ou par des exhalaisons insalubres;

Ceux qui auront laissé dans les rues, chemins, places, lieux publics ou dans les champs,

des coutres de charrues, pinces, barres, barreaux ou autres machines, ou instrumens ou armes, dont puissent abuser les voleurs et autres malfaiteurs. L'art. 472 prononce la confiscation de ces objets, et l'art 474 prononce pour toutes ces *contraventions* trois jours d'emprisonnement, en cas de récidive.

L'art. 475 punit d'une amende de 6 à 10 fr. :

Les rouliers, charretiers, conducteurs de voitures quelconques, ou de bêtes de charge qui auraient contrevenu aux règlemens par lesquels ils sont obligés de se tenir constamment à portée de leurs chevaux, bêtes de trait ou de charge, et en état de les guider et conduire; d'occuper un seul côté des rues, chemins ou voies publiques; de se détourner ou ranger devant toutes autres voitures, et à leur approche de leur laisser libre au moins la moitié des rues, chaussées, routes et chemins;

Ceux qui auront établi ou tenu dans les rues, chemins, places ou lieux publics, des jeux de loterie ou d'autres jeux de hasard. Il y a encore lieu à la confiscation des objets saisis, à trois jours d'emprisonnement, suivant les cas, et à cinq, en cas de récidive. (Art. 476, 477 et 478 du Code pénal.)

L'art. 479 prononce une amende de 11 à 15 fr.

contre ceux qui occasionent la mort ou la blessure des animaux ou bestiaux appartenant à autrui par la vétusté, la dégradation, le défaut de réparation ou d'entretien des maisons ou édifices ou par l'encombrement ou l'excavation, ou telles autres œuvres dans ou près les rues, chemins, places ou voies publiques, sans les précautions ou signaux ordonnés ou d'usage. Il y a lieu à prononcer la confiscation et l'emprisonnement, art. 480, 481 et 482.

Nous avons déjà dit que la loi du 6 octobre 1791, art. 40, ne s'applique qu'aux chemins vicinaux; d'un autre côté, le Code pénal de 1810 ne contient, comme on vient de le voir, aucune disposition contre ceux qui *dégradent* ou *usurpent* les rues et places de l'intérieur des villes, bourgs ou villages. Faut-il en conclure que ces faits doivent rester impunis ou ne donner lieu qu'à des réparations civiles?

La loi du 22 juillet 1791, et le Code du 3 brumaire an IV, prononçaient des amendes de police municipale contre ceux qui *embarrassaient* ou *dégradaient les voies publiques*; mais le Code pénal de 1810 ne punit que les *embarras* de ces mêmes voies.

Le silence qu'il garde laisse-t-il subsister les dispositions des lois antérieures sur les dégradations?

M. Merlin, *Répert. de jurisprud.* (voyez *Voie publique*), est d'avis de l'affirmative.

« Ni l'art. 471, dit-il, ni aucun autre ne parlent de ceux qui *dégradent la voie publique*; et comme on ne peut pas dire que la matière à laquelle se rattache cette contravention soit réglée par le Code pénal de 1810, dans le sens attaché à ce mot *réglé* par l'art. 484, il ne paraît pas douteux que la dégradation de la voie publique ne doive encore être poursuivie et punie conformément à l'art. 605 du Code du 3 brumaire an IV. Cela résulte de l'avis du conseil d'état de février 1812, qui est rapporté aux mots *offense à la loi.* »

Nous sommes entièrement de cet avis, et nous ajouterons que, si l'on veut supposer que l'art. 471 ait aboli les dispositions des lois antérieures, il faut au moins reconnaître que le maire pourra prendre un arrêté pour ordonner la réparation de la dégradation, et qu'à défaut par le contrevenant d'y satisfaire, il pourra être traduit en simple police, et condamné aux peines portées par le susdit article.

Au surplus, un arrêt de la cour de cassation du 4 février 1825, rendu sur le pourvoi de Rouche, a décidé, moi plaidant, que la dégradation d'une place publique de village était

de la compétence de la simple police, et devait être punie conformément à l'art. 605 du Code de brumaire an IV.

Tout cela s'applique aux rues et places des villes comme à celles des villages et des bourgs.

Dans tout ce que nous venons de dire, il n'est pas fait mention de l'*usurpation* de la voie publique; mais la peine prononcée pour dégradation s'applique à *fortiori* au cas de l'usurpation. D'un autre côté, dans les villes où l'alignement préalable est obligé, on réprime la construction sans permission; à bien plus forte raison l'anticipation est-elle punissable.

Il nous semble que ce serait usurper, dégrader, embarrasser la voie publique, que d'y faire des plantations sans autorisation. Il n'est permis qu'au propriétaire de planter, et la loi du 9 ventose an XIII, qui paraît déroger à ce principe général, ne s'applique qu'aux chemins vicinaux. Ce serait aussi commettre une contravention punissable que de planter des arbres ou haies, de creuser des fossés sans observer la distance prescrite par les règlemens entre les héritages voisins et la plantation ou les fossés. La contravention est prescriptible par le tems ordinaire, et après trente ans, on ne pourrait même, par la voie civile, contraindre

à les détruire. (Merlin, V°, arbre et arrêt de la cour de cassation du 9 juin 1825.)

L'édit de 1607 et la déclaration du 16 juin 1693 prononcent la démolition des bâtimens ou des réparations avec une amende de 20 fr. contre ceux qui, dans les villes, font de semblables constructions et réparations sans avoir préalablement obtenu les alignemens et permissions nécessaires. Mais cette amende est abolie; car les anciens règlemens ne sont maintenus que dans les points sur lesquels il n'existe pas de loi ou règlemens nouveaux, ou sur lesquels ceux-ci gardent le silence. (Arrêt de cassation du 11 juin 1818.) Et le Code pénal de 1810 prononce une amende de 1 fr. à 5 fr. contre ceux qui refusent ou négligent d'exécuter *les règlemens de petite voirie.* (*Voy.* M. Merlin, *Voirie*, n° 5.)

Celui qui fait une construction sans avoir obtenu un alignement lorsqu'il y est obligé, ou qui ne s'est pas conformé à l'alignement qui lui a été donné, doit donc être condamné à une amende de 1 fr. à 5 fr., et en outre à la démolition, qui, en cette matière, est considérée comme la réparation du dommage.

Le tribunal de police est compétent pour prononcer l'une et l'autre condamnation.

Il y a trois arrêts de la section criminelle

des 29 décembre 1820, 22 mars et 12 avril 1822, qui l'ont ainsi décidé.

Le conseil d'état a prononcé dans le même sens par arrêts des 4 juin 1823, 3 mars, 27 avril, 13 juillet 1825.

Nous avons vu que les tribunaux de police doivent prononcer les peines de simple police contre ceux qui refusent ou négligent d'exécuter les règlemens de l'autorité administrative.

Cependant ils ne doivent point les appliquer lorsque ces règlemens ne portent pas sur des objets spécialement confiés à la surveillance des municipalités.

C'est ce que nous avons établi dans notre *Régime des Eaux*, pag. 292 et suiv., 2ᵉ part. On trouvera aussi à l'endroit cité une discussion étendue sur ces objets.

Nous nous bornerons donc à en indiquer ici quelques autres.

Lorsqu'il a été formellement statué par une loi sur des objets confiés à la vigilance de l'autorité municipale, cette autorité ne peut, par des arrêtés, qu'ordonner l'exécution de cette loi, sans rien ajouter à ses dispositions et sans en rien retrancher. (Arrêt de la cour de cassation du 10 décembre 1824.)

Lorsqu'il n'existe pas de loi qui puisse être appliquée à un fait défendu par un arrêté d'un maire, le tribunal doit appliquer la peine qui est réglée par les dispositions combinées des lois des 24 août 1790, titre 11, art. 3; 22 juillet 1791, titre 1, art. 45, et 3 brumaire an IV, art. 600 et 606. (Arrêts de la cour de cassation des 26 mars et 17 juin 1825.)

Un tribunal de simple police ne peut se déclarer incompétent pour connaître de la contravention à un arrêté de l'autorité municipale, sous le prétexte qu'elle y attache une peine excédant celle que les tribunaux de simple police ont le droit de prononcer d'après l'art. 466 du Code pénal. Dans ce cas, le tribunal doit appliquer l'une des peines de sa compétence, sans égard à celle portée dans l'arrêté. (Arrêts de la cour de cassation des 30 juillet 1806, 4 mai 1810, 12 novembre 1813, 10 avril 1819 et 16 avril 1823.)

La réclamation portée devant l'autorité administrative supérieure contre un arrêté du maire, rendu sur une matière de sa compétence, n'en suspend point l'exécution. Les tribunaux de police sont obligés d'appliquer les arrêtés des maires, quoiqu'ils n'aient pas encore été approuvés par les préfets, et jusqu'à ce qu'ils aient été réformés par ces magistrats

ou par le ministre. (Loi du 22 juillet 1791, titre 1, art. 46.)

Ainsi décidé par deux arrêts de la cour de cassation, l'un du 6 juin 1807, *Journal* de M. Dalloz, vol. 1807, supp., pag. 123; l'autre du 1er février 1822, *Journal* de M. Sirey an 1822, pag. 235.

L'art. 484 du Code pénal qui renvoie aux lois et règlemens particuliers n'entend parler que de ceux que l'autorité municipale n'a pas légalement modifiés ou changés par des règlemens nouveaux.

Elle a le droit de changer ou modifier des arrêts de règlement du parlement. (Arrêt de cassation du 11 juin 1818, même recueil, vol. 1818, page 445.)

Les anciens arrêtés et règlemens de police ne doivent aujourd'hui recevoir leur exécution que quand ils statuent sur des objets qui n'ont pas été réglés, soit par le Code pénal de 1810, soit par des lois postérieures à 1789, soit par des arrêtés pris, depuis cette époque, dans l'exercice légal des fonctions municipales. (Arrêt de la cour de cassation du 2 juin 1825.)

Les contraventions aux règlemens de police municipale, non prévues par le Code pénal, restent soumises au Code des délits et des

peines du 3 brumaire an IV ; en cas de récidive, elles sont régies par les dispositions du même Code, combinées avec les lois des 19 juillet et 28 septembre 1791. Et les récidives qui, d'après les art. 606 et 607 du Code du 3 brumaire, pouvaient être passibles de six journées de travail et rentraient dans la compétence de la police correctionnelle sous l'empire de ce Code, sont aujourd'hui de celle des tribunaux de simple police, sans qu'ils puissent jamais prononcer la peine de l'emprisonnement pour récidive. (19 mars 1825.)

Les tribunaux de police ne peuvent se dispenser de punir des peines portées par le n° 5 de l'art. 471 du Code pénal de 1810 les contraventions aux arrêtés des maires, qui défendent de laisser divaguer sur la voie publique des porcs, des oies, des canards et d'autres animaux nuisibles à la salubrité publique.

Car c'est un règlement de petite voirie que peut faire un maire, d'après l'art. 3 de la loi du 14 août 1790, que celui qui défend de laisser divaguer, soit dans l'intérieur de la ville, soit sur les promenades et marchés publics, des cochons, oies, canards et autres animaux nuisibles à la salubrité, à la sûreté des habitans, et à la conservation des monumens publics. Personne n'ignore en effet que la police de la

petite voirie comprend tout ce qui est relatif à la sûreté et à la commodité du passage dans les rues; et tout le monde a éprouvé que si quelque chose nuit à la sûreté, à la commodité, à la salubrité du passage dans les rues d'une ville, c'est la circulation des porcs, des oies, des canards, etc.

Sans doute, les oies et les canards ne sont pas des animaux féroces et malfaisans : sans doute, on n'encourt pas, en les laissant divaguer dans les rues, même à défaut de règlement local qui le prohibe, la peine déterminée par l'art. 475, n° 7, du Code pénal, c'est-à-dire, une amende de 6 à 10 fr.

Mais ce sont des animaux qui nuisent par leur circulation à la salubrité et à la commodité du passage. La police municipale a donc le le droit d'en prohiber la circulation; et ceux qui contreviennent à la prohibition qu'en fait la police municipale encourent la peine portée par l'art. 47, n° 5, du même Code.

Ces principes ont été consacrés par un arrêt de la cour de cassation du 20 juin 1812.

Il entre même dans les attributions de l'autorité municipale de régler l'exercice du droit de parcours, notamment de défendre de conduire des oies dans les terrains sujets au parcours des bestiaux. Les règlemens relatifs à cet

objet sont obligatoires pour les tribunaux de simple police, qui sont chargés de les appliquer (art. 3, titre 2, de la loi du 24 août 1790; et 46, titre 1, loi du 22 juillet 1791, loi du 6 octobre 1791).

Ainsi décidé par arrêt de la cour de cassation du 11 octobre 1821, rapporté dans le recueil de M. Dalloz, vol. 1821, pag. 605.

Mais l'autorité municipale ne peut prendre des arrêtés portant des peines contre ceux qui laisseraient divaguer leurs pigeons en tems prohibé, parce que la seule mesure répressive autorisée par la loi consiste en ce que, pendant ce tems, les pigeons sont regardés comme gibier, et que chacun a le droit de tuer ceux qui se trouvent sur son terrain. (Arrêt de la même cour du 27 juillet 1820, même recueil, année 1820, pag. 427.)

Quoique le chien ne soit pas un animal malfaisant par sa nature, tel ou tel de ces animaux peut l'être par son organisation et par son instinct particulier, et l'on doit regarder comme malfaisant le chien qui, étant dans la rue, en état de divagation, mord un individu sans y être provoqué par aucun mauvais traitement. Dès lors, le maître de ce chien est passible de l'amende de 6 à 10 fr., prononcée par l'art. 475, nº 7, du Code pénal, contre ceux qui auraient

laissé divaguer des animaux malfaisans ou féroces, étant sous leur garde; ainsi jugé par arrêt de la cour de cassation du 27 février 1823.

Un maire peut prendre un arrêté pour défendre la divagation des chiens, dans l'intérêt de la sûreté des personnes, et la contravention à son arrêté est passible d'une peine qui doit être prononcée par les tribunaux de simple police. (Arrêts de la cour de cassation des 11 novembre 1824 et 7 mai 1825.) Ce dernier juge en outre que les arrêtés des maires sont exécutoires avant l'approbation du préfet.

Un tribunal de police, qui ordonne la démolition d'une construction faite sur la voie publique, peut, sans excès de pouvoir, accorder au prévenu un délai pour opérer cette démolition.

Le délai qu'un tribunal de police accorde pour démolir une construction élevée sur la voie publique, n'empêche pas l'autorité administrative de contraindre, dans l'intérêt public, à démolir dans un délai plus court. (Arrêt de cassation, section criminelle, du 15 septembre 1825.)

Les contrevenans aux arrêtés des maires, qui répartissaient entre les habitans de leurs communes les travaux à faire pour mettre les chemins vicinaux en bon état, devaient être punis

de la peine portée par l'art. 471, n° 4, du Code pénal, contre ceux qui négligent ou refusent d'exécuter les règlemens ou arrêtés concernant la petite voirie.

Les tribunaux de police, devant lesquels ces contrevenans étaient traduits, ne pouvaient les acquitter sous le prétexte que, dans la répartition des travaux dont il s'agit, les maires s'étaient écartés des anciens usages ou des jugemens précédemment rendus.

Tous les auteurs s'accordent à dire que le droit de voirie, en général, consiste dans le pouvoir de faire des règlemens, non-seulement pour l'alignement des édifices, la propreté, la commodité et la salubrité des rues et places publiques des villes, bourgs et villages, mais encore pour tenir les chemins en bon état.

Dès lors le maire qui réglait par un arrêté la tâche de chaque habitant dans les travaux que nécessite la réparation des chemins vicinaux, ne faisait évidemment que ce que la loi appelle un *règlement de petite voirie*.

C'est ce qu'a décidé la cour de cassation, par arrêt du 24 décembre 1813. Le même principe et la même peine s'appliqueraient aujourd'hui à ceux qui refuseraient d'acquitter la prestation en nature à laquelle ils auraient été taxés.

Le fait du stationnement d'une voiture dans une rue constitue la contravention prévue par l'art. 471, n° 4, du Code pénal. Le tribunal de police ne peut se dispenser de prononcer la peine fixée par cet article, s'il ne déclare pas explicitement la nécessité du séjour de la voiture dans la rue. (Arrêts de la cour de cassation des 8 et 28 octobre 1825.)

Lorsque plusieurs particuliers, habitant des maisons différentes, contreviennent le même jour aux ordonnances de police qui leur enjoignent de balayer les rues le long de leurs habitations, le tribunal de police devant lequel ils sont traduits en même tems, peut, au lieu de les condamner chacun à une amende de 1 à 5 fr., portée par l'art. 471 du Code pénal, ne les condamner tous qu'à une seule amende solidairement. Ainsi jugé par un arrêt de la cour de cassation du 22 avril 1823 qu'on trouvera dans le *Bulletin criminel.*

La peine portée par l'art. 471 du Code pénal, contre ceux qui auront négligé de nettoyer les rues et passages dans les communes où ce soin est laissé à la charge des habitans, est applicable à un adjudicataire du nettoiement des rues et de l'enlèvement des boues qui, par une des clauses de son adjudication, s'est soumis à cette peine.

En cas de récidive, cet adjudicataire est passible de la peine d'emprisonnement portée par l'art. 473; c'est ce qu'a décidé la cour de cassation du 12 novembre 1813.

Les maires ayant le droit de faire des arrêtés pour ordonner la suppression des gouttières saillantes donnant sur la rue, les tribunaux de police sont compétens et ne peuvent se refuser d'appliquer à la contravention commise à ces arrêtés la peine prononcée par l'art. 471 du Code pénal. (Arrêt de cassation du 14 octobre 1813. Voyez le *Bulletin des arrêts de la cour.*)

Un règlement municipal qui ordonne au propriétaire d'un troupeau d'exercer son droit de vaine pâture sur un cantonnement déterminé et d'y conduire son troupeau par des chemins désignés, rentre dans les attributions de l'autorité municipale, et par conséquent est obligatoire pour les tribunaux, soit qu'il existe une épizootie dont le règlement a pour but de prévenir la propagation, soit qu'il n'y ait que de simples appréhensions. (Loi du 24 août 1790, titre 11, art. 5.)

Un règlement portant que les ouvriers, pour être admis à travailler sur le port d'une commune, doivent être nommés et commissionnés par le maire, afin de prévenir les rixes et de maintenir la tranquillité, rentre dans les attri-

butions confiées à l'autorité municipale par l'art. 3, n° 3, titre 11 de la loi du 24 août 1790. Les tribunaux de police, compétens pour connaître de la contravention à ces arrêtés, ne peuvent refuser d'appliquer les peines prononcées par la loi.

Un arrêté du maire de la commune d'Escovilles du 1er juillet 1820, dispose, art. 1er : « Tous les ouvriers, pour être admis à travailler sur les ports de cette commune, devront être nommés et commissionnés par nous.

» Art. 6. Aucun ouvrier ne pourra, sous aucun prétexte, travailler sur les ports; le voiturier pourra lui-même décharger sa voiture; le marinier pourra lui-même opérer son chargement; mais il ne pourra, sous aucun prétexte, employer des journaliers, domestiques à gages ou salariés. »

Le tribunal de police avait refusé d'appliquer à la contravention commise à cet arrêté les peines prononcées par la loi, sous prétexte qu'il ne concernait aucun objet dont la surveillance fût confiée à l'autorité municipale.

Mais ce jugement a été cassé par arrêt du 12 avril 1822. Voyez le *Journal* de M. Sirey, année 1822, page 367.

La cour de cassation a encore décidé dans le même sens par arrêt du 1er mai 1823, rendu

par la section criminelle sur le pourvoi du commissaire de police de Valence. Par cet arrêt, la cour a cassé un jugement du tribunal de police de la même ville qui refusait d'appliquer un arrêté du maire semblable à celui rapporté dans l'espèce précédente.

Mais lorsqu'un arrêté du maire d'une ville porte que tous les travaux et ports relatifs au marché des grains et farines seront faits, *comme par le passé*, par les porte-faix attachés à ce service, il n'y a pas contravention, et par conséquent les tribunaux de police sont incompétens pour prononcer des peines, dans le cas où les marchands de grains portent eux-mêmes ou font porter par les gens de leur famille et leurs domestiques les grains et farines qui leur appartiennent, parce qu'un arrêt du parlement de Paris du 3 juillet 1774 le leur permet formellement. Pour qu'il en fût autrement et qu'il y eût contravention, il faudrait que l'arrêté du maire défendît explicitement aux marchands de grains et farines de porter eux-mêmes leurs sacs et les obligeât d'employer, pour ce travail, les porte-faix attachés au service du marché. (Arrêt de cassation du 16 avril 1819; recueil de M. Dalloz, an 1819, pag. 460.)

Les maires peuvent-ils, par des règlemens de police, imposer aux habitans de leurs com-

munes l'obligation de tapisser le devant de leurs maisons pour les processions usitées dans le culte catholique?

Cette question a été décidée en sens diamétralement opposé, par deux arrêts de la cour de cassation des 29 août 1817 et 26 novembre 1819. Le premier arrêt l'avait décidé affirmativement et le second négativement. A la vérité, le second arrêt a été rendu en sections réunies, sous la présidence de monseigneur le garde des sceaux. Cependant, l'importance de la question est telle qu'il serait à désirer que la cour de cassation fût encore une fois appelée à la décider.

Les maires peuvent-ils, par des règlemens de police, imposer aux habitans de leurs communes l'obligation de montrer certains signes le jour d'une fête royale, et spécialement celle d'arborer un drapeau blanc à leurs maisons le jour de la Saint-Louis?

Cette question a été résolue négativement par arrêt de la cour de cassation du 27 janvier 1820. (*Journal* de M. Dalloz, année 1820, page 59.)

Les maires ont le droit de prescrire ou défendre, par des règlemens, le balayage des rues *à telle ou telle heure ;*

Les tribunaux ne peuvent se dispenser d'ap-

pliquer les règlemens émanés de l'autorité municipale dans les bornes de sa compétence, sous le prétexte que ces règlemens doivent être changés en raison de circonstances survenues depuis qu'ils ont été faits. (Arrêt de cassation du 28 août 1818. *Journal* de M. Dalloz, volume 1818, page 76.)

L'autorité municipale peut, par un arrêté, enjoindre aux propriétaires des maisons bordant les rues, ruelles et remparts d'une ville, de faire arracher l'herbe qui croît devant leurs maisons. Le contrevenant à cet arrêté, légalement publié et conçu en termes généraux, ne peut être excusé par le motif qu'il n'aurait pas connu cet arrêté; qu'il n'habiterait pas encore sa maison, ni parce que le lieu où croît l'herbe serait une propriété publique. (Arrêt de la cour de cassation du 27 décembre 1824.)

L'autorité municipale a le droit de faire des règlemens pour éloigner des propriétés particulières, aussi bien que des lieux publics, les matières qui peuvent infecter l'air et compromettre la sûreté publique.

Tant que ces règlemens n'ont pas été réformés par l'autorité administrative supérieure, ils doivent recevoir leur exécution sans que les contrevenans puissent obtenir de sursis fondé sur ce qu'ils prétendent être propriétaires des

terrains encombrés de matières mal saines, au mépris de ces mêmes réglémens.

Un arrêté du maire de Salies, du 7 novembre 1822, portait que la rue servant de passage pour la maison *Trouilh* était remplie de fumier qui y avait été déposé par Darrigrand et Latrubesse, et que *la salubrité publique* exigeait l'enlèvement de ce fumier, qu'en conséquence il l'ordonnait. Les délinquans s'étaient prétendus propriétaires du terrain encombré; le juge de police, adoptant ce moyen, s'était déclaré incompétent; mais l'allégation n'était pas une raison pour qu'il refusât d'appliquer les peines prononcées par la loi. Aussi son jugement a été cassé par arrêt du 6 février 1823. (*Journal* de M. Dalloz, an 1823, page 59.) Un arrêt du 24 octobre 1823 paraît contrarier le précédent. Il décide que le refus d'exécuter l'ordre du maire n'est point une contravention; mais il nous semble, au contraire, que cet ordre est un *arrêté* dont l'inobservation donne lieu à une peine, d'après la loi de 1790.

L'arrêté par lequel le maire d'une commune défend à tous propriétaires de maisons situées dans la ville ou dans les faubourgs, de reconstruire ou de réparer leurs toits avec de la paille ou des roseaux, est compétemment rendu et obligatoire tant qu'il n'a pas été réformé par

l'autorité supérieure. (Arrêt du 23 avril 1819, même recueil, an 1819, page 435.)

L'art. 471, n° 4, du Code pénal, qui punit d'une amende de 1 à 5 fr. ceux qui auront embarrassé *la voie publique*, en y déposant ou laissant sans nécessité des matériaux ou des choses quelconques qui empêchent ou diminuent la liberté ou la sûreté du passage, s'applique aux chemins vicinaux comme aux rues et places des villages, bourgs ou villes.

Le dépôt sans nécessité de tonneaux sur le trottoir d'une rue est passible des peines de police, prononcées contre ceux qui embarrassent, empêchent ou diminuent la liberté ou la sûreté du passage; vainement dirait-on qu'il n'y a pas embarras de la voie publique. (Arrêt de cassation du 2 juin 1825.)

L'arrêté d'un maire qui défend de déposer des matériaux dans les rues, sans en avoir obtenu l'autorisation, offre dans cette disposition une addition à l'art. 471 du Code pénal, qui ne punit que le dépôt sans nécessité. Dès lors, celui qui est poursuivi pour dépôt sans autorisation n'est passible d'aucune peine. (Arrêt de cassation du 10 décembre 1824.)

Celui qui n'a pas éclairé les matériaux déposés sur la voie publique, ne pourrait s'excuser par la circonstance qu'il faisait clair de lune (ar-

rêt de la cour de cassation du 1er mai 1823), ni parce que la lumière d'une maison voisine éclairait suffisamment. L'obligation est générale, et doit être exécutée par celui qui a fait le dépôt. (Arrêt du 3 septembre 1825.)

Des boulangers qui placent des tables au devant de leurs maisons sur la voie publique, sont passibles de la peine de l'art. 471. du Code pénal, quoiqu'ils soient en possession immémoriale d'en agir ainsi. (Arrêt de cassation du 4 octobre 1823.)

Saigner, médicamenter et ferrer les chevaux dans la rue sans autorisation administrative, c'est embarrasser la voie publique.

C'est ce qu'a jugé la cour de cassation le 30 frimaire an XIII, par un arrêt ainsi conçu : « Attendu que le jugement du tribunal de police de Caen, deuxième arrondissement, rendu le 7 vendémiaire dernier, par lequel il s'est rendu incompétent pour statuer sur la demande de Macey, et a renvoyé les parties se pourvoir devant l'administration municipale, a contrevenu audit art. 605 du Code du 3 brumaire an IV, puisque ledit Macey se plaignait de ce que le défendeur embarrassait la voie publique en y faisant ferrer et saigner des chevaux, sans en avoir obtenu l'autorisation de l'administration municipale, et d'où il articulait qu'il

était résulté plusieurs accidens, et notamment à l'égard des locataires de la maison voisine de celle du défendeur. »

La décision serait la même sous l'empire du Code actuel dont l'art. 471, n° 4, n'est que la répétition de l'art. 605 du Code de brumaire an IV.

L'arrêté par lequel il est défendu à toutes personnes de conduire dans les rues et places publiques chacune plus de trois chevaux, d'en faire marcher plus de deux de front, intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues. Il rentre, dès lors, dans les attributions de l'autorité municipale. (Arrêt de la cour de cassation du 18 novembre 1824.) Et il faut toujours deux postillons pour une voiture publique attelée de plus de cinq chevaux. (Arrêt de la cour de cassation du 15 septembre 1825.)

Pour savoir si l'on peut assimiler les entreprises sur les cours d'eau non navigables ni flottables, soit en les embarrassant ou encombrant, soit en anticipant sur leur largeur, à celles commises sur la voie publique, il faut voir la discussion étendue à laquelle nous nous sommes livrés dans notre *Régime des Eaux*, tom. II, pag 271 et suivantes.

TROISIÈME PARTIE.

DES CHEMINS PARTICULIERS.

Les chemins qui font la matière de cette partie de notre ouvrage sont d'un intérêt moins général, et ne donnent pas lieu à autant de difficultés que ceux dont nous avons précédemment traité. Nos lois civiles, en établissant au moins des principes généraux pour les voies privées, nous ont garanti, à cet égard, de l'inconvénient d'une jurisprudence vacillante et souvent contraire à elle-même. S'il s'élève parfois des doutes sur certaines règles, et plus encore sur leur application, c'est un embarras commun à toutes les lois qui portent avec elles le caractère d'imperfection attaché à ce qui est l'œuvre de l'humanité. Nous trouvons d'ailleurs de grandes lumières, soit dans la législation romaine, que nous devons toujours consulter comme raison écrite, soit dans les excellens traités que nous possédons, tels que

ceux de Cœpolla, de Lalaure et de M. Pardessus. Ce sont des sources auxquelles nous aurons souvent occasion de puiser.

Les chemins particuliers, sous quelque dénomination qu'on les désigne, et quelles que soient leur destination et leur largeur, sont tous ceux que les règles tracées dans les deux premières parties ne peuvent faire ranger dans la classe des grandes routes ni des chemins vicinaux. Nous n'approuvons pas un arrêt de la cour de cassation du 26 août 1825, qui décide qu'il n'y a d'autres chemins privés que ceux qui sont fermés par des grilles ou des barrières; car il existe beaucoup de chemins particuliers qui ne s'annoncent pas par ces signes extérieurs.

Ces chemins peuvent exister à titre de propriété, parce que la portion de terrain consacrée à leur formation appartient à ceux qui en jouissent, ou à titre de servitude sur l'héritage d'autrui.

Dans le premier cas, la contestation qui s'élèverait, devrait être décidée par les règles ordinaires en matière de propriété. La circonstance particulière que le terrain forme un chemin, ne change rien à leur application qui se doit faire à cet usage, comme à tout autre auquel il serait consacré.

Celui qui se prétendra propriétaire du chemin devra donc prouver sa propriété, ou par un titre, ou par la prescription.

A notre avis, la possession ne serait pas toujours suffisante si elle ne résultait que du fait de passage, quelle que fût l'ancienneté de son existence, et lors même que celui qui en a usé aurait entretenu ou réparé le chemin, parce que ces actes pourraient n'être considérés que comme le résultat de la tolérance et du bon voisinage. Il serait nécessaire qu'il existât encore quelque autre fait plus caractéristique de la propriété, comme si le possesseur avait momentanément cultivé le terrain et récolté ses produits.

Toutefois, l'application de ces principes est subordonnée à la preuve préalable de la propriété du terrain de la part de celui qui conteste le passage; car, s'il n'avait pas de titre, les actes possessoires dont nous avons parlé seraient suffisans pour constituer la prescription, pourvu qu'ils aient été exercés exclusivement. La raison de cette différence est qu'il n'y a que le propriétaire qui puisse contester la possession et en opposer les vices. Cette solution nous paraît d'autant plus juste, que souvent un propriétaire laisse au delà d'un mur, d'une haie, d'un champ, une portion de terrain

sur laquelle il ne pourrait établir sa propriété que par l'habitude qu'il a d'y passer.

Nous croyons que la prescription serait tellement acquise à celui qui aurait ces actes possessoires en sa faveur, qu'il devrait être mis en possession, quoiqu'un tiers fût actuellement en jouissance du passage. Il faudrait décider de même si ce tiers avait une possession annale résultant de ce qu'il aurait enclos, cultivé le terrain et récolté ses fruits; car s'il s'y faisait maintenir provisoirement, cette possession cesserait à la preuve de l'acquisition antérieure par une prescription qui pourrait résulter des faits de passage et de réparation.

Mais dans le cas où aucune des parties n'ayant de titre ni de prescription pour en tenir lieu, toutes les deux auraient également joui du passage, et par les mêmes actes, il nous semble qu'il devrait être considéré comme une propriété mitoyenne ou commune entre elles, comme s'il s'agissait d'un mur, d'une haie ou d'un fossé. Chaque propriétaire riverain serait alors censé avoir contribué à la formation du passage en laissant au delà de sa construction ou de son champ une égale portion de son terrain.

Telle est aussi l'opinion de Pocquet Livonière, de Lalaure et de M. Pardessus, *Traité*

des Servitudes, n° 217. Un arrêt de la cour de cassation du 29 novembre 1814, en rejetant le pourvoi formé contre un jugement qui avait admis la complainte d'un particulier troublé dans la possession d'un sentier qui servait à l'exploitation des vignes d'un canton, s'est fondé sur ce que, s'agissant d'un sentier d'exploitation, c'était moins une servitude discontinue que l'exécution d'une convention supposée entre les propriétaires voisins pour la desserte de leurs fonds respectifs.

Nous nous bornerons à ces seules réflexions à l'égard des chemins considérés comme propriété, et ce que nous allons dire s'applique aux chemins réclamés à titre de servitude.

Ces chemins peuvent dériver, ou de la seule disposition de la loi, ou de la convention des parties, ce qui nous conduit à diviser cette matière en deux chapitres. Dans un troisième, nous examinerons quelles sont les actions qu'elle peut faire naître.

CHAPITRE PREMIER.

Du chemin légal.

Du principe que la propriété est le droit de jouir et de disposer des choses de la manière la plus absolue, il suit que tout héritage est naturellement libre et affranchi de servitude, et que, par conséquent, nul ne peut être contraint de le céder. Néanmoins, l'art. 545 du Code civil établit à cette dernière règle une exception fondée sur l'utilité publique.

L'art. 682 du même Code y fait une seconde exception, en autorisant le propriétaire dont les fonds sont enclavés, et qui n'a aucune issue sur la voie publique, à réclamer un passage sur les héritages voisins pour l'exploitation des siens. Il nous semble même que cette disposition a encore pour base une sorte de nécessité publique ; car l'intérêt général exige que les propriétés ne soient pas abandonnées et exposées à manquer de culture.

Cependant, cette nouvelle charge ne pouvait

pas être gratuitement imposée au fonds de celui qui est obligé de la souffrir. Le particulier qui en a besoin devait être assujetti aux mêmes obligations que l'état et les communes qui réclament la cession d'une propriété privée pour cause d'utilité publique; il a donc été soumis à payer une indemnité.

Mais il n'est point obligé de faire préalablement constater, par une ordonnance royale, la nécessité du passage, ni de faire déterminer, par l'autorité administrative, les héritages sur lesquels il doit s'exercer. Quoique le Code civil ne contienne à cet égard aucune disposition expresse, il est manifeste que les lois des 16 septembre 1807 et 8 mars 1810 ne s'appliquent, par leurs termes comme par leur esprit, qu'aux expropriations forcées qui s'opèrent en faveur de l'état et des communes, et que la juridiction administrative, qui ne peut connaître que des matières qui lui sont spécialement déférées par une loi formelle, est incompétente pour prononcer sur un objet d'utilité privée qui ne se rattache qu'indirectement à l'intérêt public.

Ce sera donc aux tribunaux ordinaires qu'il appartiendra de statuer sur les contestations qui auraient pour objet la nécessité du passage, la détermination des héritages qui doivent en

être grevés, le mode de son exercice et la liquidation de l'indemnité due au propriétaire dont l'héritage y est assujetti.

Mais par cela même que l'obligation d'accorder un passage est une exception au droit de propriété et à la franchise naturelle des héritages, il faut la restreindre aux besoins réels, et ne l'appliquer, comme le dit formellement l'art. 682 du Code civil, que lorsque le propriétaire du fonds enclavé n'a *aucune issue* sur la voie publique.

Si donc un propriétaire possédait deux héritages contigus, dont l'un, touchant à la voie publique, fût une maison, et l'autre un champ, et qu'il n'y eût aucune communication de l'un à l'autre, il ne pourrait réclamer le bénéfice de l'art. 682, et serait obligé d'établir la communication nécessaire, quelque incommodité qui en résultât pour lui, et lors même que le trajet serait plus long pour se rendre à la voie publique.

Le passage serait-il encore dû dans le cas où l'enclave aurait cessé, soit par l'établissement d'une nouvelle voie publique, soit par l'acquisition que le propriétaire du fonds enclavé aurait faite d'un héritage qui communiquerait à cette voie, et qui serait contigu au premier?

Pour l'affirmative, on pourrait dire que le

droit de passage ayant été acquis et payé, est par cela même devenu, dans la main de l'acquéreur, une propriété irrévocable qu'aucune disposition du Code n'autorise formellement à faire cesser.

Cependant, si l'on considère que ce passage, loin de résulter d'une convention libre, n'est qu'une servitude imposée par la nécessité à un propriétaire ; qu'en principe, l'effet doit cesser avec la cause qui le produit, on demeurera convaincu que celle établie par l'art. 682 du Code civil doit cesser d'exister dès que le fonds en faveur duquel elle est établie a une autre issue sur la voie publique, sauf au propriétaire de l'héritage qui était grevé du passage à ne conserver l'indemnité, s'il l'a reçue, qu'à proportion du tems pendant lequel a duré la servitude, et à restituer le surplus. Cette décision, adoptée par l'art. 88 du projet de Code rural, est une conséquence de l'art. 701 du Code civil, et du besoin de laisser à l'agriculture les terrains qui ne sont pas indispensables à un autre usage.

Pour que l'art. 682 puisse être invoqué, il faut non seulement que l'héritage soit enclavé, mais encore que celui à qui il appartient n'ait aucune issue sur la voie publique. Si donc des conventions particulières lui accordaient un

passage par un héritage, il nous semble qu'il ne serait pas fondé à en réclamer un sur un autre fonds, sous le prétexte que celui-ci serait plus court et plus commode.

Dans le cas où il n'existerait pas de convention de cette nature, si l'un des propriétaires voisins offrait le passage, quoique n'y étant pas assujetti, le propriétaire du fonds enclavé serait-il fondé à refuser le passage qui lui serait offert pour exiger celui qui lui serait contesté, si d'ailleurs celui-ci lui était légalement dû? Nous croyons l'affirmative sans difficulté; on ne peut contraindre l'enclavé à faire un grand trajet pour aller au chemin public, lorsqu'il pourrait s'y rendre par une voie plus courte. De même qu'il ne lui est pas permis de choisir les héritages sur lesquels il préfère passer, de même on ne peut le contraindre à passer sur d'autres que ceux que la loi indique. C'est pour éviter l'incertitude, l'arbitraire et les contestations qui en sont la suite, que le législateur a établi des règles propres à déterminer les droits des uns et les obligations des autres. Les tribunaux doivent donc s'attacher à leur observation.

Toutefois, ce que nous venons de dire, que l'art. 682 du Code civil ne peut être invoqué que par celui qui *n'a aucune issue* sur la voie

publique, doit être sainement entendu; car, en subordonnant à cette condition l'exercice de la faculté qu'il établit, le législateur n'a pas eu sans doute l'intention de favoriser les résistances et les chicanes de la mauvaise foi, ni d'imposer à l'agriculteur ou à tout autre propriétaire la nécessité de faire des dépenses ruineuses, et il nous semble que la circonstance qu'un passage public est impraticable, ou qu'il ne pourrait être mis en état de viabilité qu'avec des frais considérables, ou qu'enfin il est d'un usage dangereux ou très-difficile, suffirait pour le faire considérer comme n'existant pas, et pour autoriser les tribunaux à appliquer la disposition de l'art. 682, surtout si l'héritage qui devra être assujetti au passage n'est pas très-précieux, et qu'il n'en éprouve pas une notable incommodité.

Mais les tribunaux, seuls appréciateurs des circonstances, devront user de ce pouvoir discrétionnaire avec une grande réserve, en conciliant, ainsi qu'ils y sont autorisés par l'art. 645, l'intérêt de l'agriculture avec le respect dû à la propriété, qui doit toujours être la principale considération, et leur décision ne saurait donner lieu au pourvoi en cassation.

Cette doctrine est celle de M. Favard; *Répertoire de Jurisprudence, verbo* Servitude,

section 2, § 7, et de M. Pardessus, *Traité des Servitudes*, n° 218.

On peut l'étayer de deux arrêts, dont l'un est de la cour de Colmar, du 26 mars 1816 (recueil de M. Dalloz, 1817, deuxième partie, pag. 105). On y lit :

« Que la seconde des portions de prairie d'Antoine Weeber aboutit en effet sur un champ qui lui appartient et qui est borné par un chemin ; mais que la fénaison précède de beaucoup la récolte du champ; le terrain productif à traverser est trois fois plus long, et le dommage, par conséquent, serait trois fois plus considérable, le champ est très-élevé au dessus du niveau de la prairie, et au delà est un *chemin creux*, étroit et presque impraticable dans toute sa longueur, qu'il faut parcourir jusqu'à Oberhasslach, pour ensuite rétrograder vers Niderhasslach, qu'habitent toutes les parties. »

La cour royale a tiré de ces faits la conséquence que le fonds d'Antoine Weeber était enclavé et sans issue ; elle a, en conséquence, confirmé le jugement de première instance qui accordait à celui-ci un passage sur les héritages voisins.

Le second arrêt a été rendu par la cour de Rouen le 16 février 1821 dans une espèce où

l'on soutenait qu'il n'y avait pas enclave, parce que les fonds dont il s'agissait étaient bordés par une rivière navigable. La cour a accordé le passage, attendu qu'il y aurait tout à la fois extrême difficulté et même danger que l'exploitation se fît par la rivière. Cette dernière solution est conforme à l'opinion de Basnage, tome 2, page 487.

Nous croyons avec M. Favard, *verbo* Servitude, et avec les auteurs du deuxième projet de Code rural, art. 85, que lorsqu'il est établi que le fonds actuellement enclavé a été démembré par suite de vente, de partage ou de tout autre contrat, de l'un des héritages par lesquels le propriétaire peut communiquer à la voie publique, le passage doit être pris de préférence sur ces héritages, et que, dans ce cas, il n'y a pas lieu à indemnité. La raison de cette décision est que l'on pourrait, en s'entendant avec un tiers, changer son droit et grever de servitude un héritage qui ne devait pas y être assujetti ; d'un autre côté, le droit de passage est implicitement compris dans la vente, la donation ou le partage, comme un accessoire indispensable de la chose qui en fait l'objet.

C'est ce que confirment en termes exprès les art. 1018 et 1615 du Code civil. Suivant ces articles, la chose léguée doit être délivrée avec

les accessoires nécessaires dans l'état où elle se trouvait au jour du décès du donateur, et l'obligation de délivrer la chose comprend ses accessoires ainsi que tout ce qui a été destiné à son usage perpétuel.

« Lorsque le propriétaire d'un héritage aura besoin d'en faire extraire des arbres ou d'autres objets qui ne pourraient être enlevés par le chemin accoutumé sans de graves inconvéniens, et dans d'autres cas extraordinaires semblables, le maire pourra l'autoriser à s'ouvrir, à cet effet, un passage sur le terrain du voisin, sans que cela tire à conséquence pour l'avenir, à la charge d'indemnité, s'il y a lieu, et sous la condition de remettre les choses autant que possible dans leur ancien état.

On peut d'ailleurs dans les cas d'accidens forcés, tels qu'inondation, incendie et autres semblables, traverser la propriété d'autrui pour porter secours aux hommes ou aux animaux, sans être tenu à aucune indemnité. »

C'est ainsi que s'exprime l'art. 91 du second projet de Code rural, et sa disposition nous paraît être une application raisonnable de l'art. 682 du Code civil.

Il n'est pas loisible à celui qui a droit à la servitude de passage de la prendre sur celui des héritages voisins qu'il veut choisir, et l'ar-

ticle 583 contient, à cet égard, des principes dont il est important de se bien pénétrer.

En général, le passage doit être établi de manière à offrir le trajet le plus court du fonds enclavé à la voie publique.

Mais ce principe n'est pas absolu ; et comme il faut surtout que cette servitude soit le moins onéreuse qu'il est possible pour le propriétaire qui la supporte, il arrive assez souvent qu'on oblige celui qui la réclame à faire un plus long trajet, parce que l'héritage le plus voisin du chemin est beaucoup plus précieux, beaucoup plus productif que le plus éloigné. C'est ce qu'exprime le mot *régulièrement*, inséré dans l'article précité, et ce qui a été jugé par un arrêt du 1er mai 1811, recueil de M. Dalloz, an 1811, page 140. Par une conséquence des termes dans lesquels cet article est conçu, celui qui a besoin du passage, peut être autorisé à le prendre sur un héritage plus éloigné de la voie publique, si pour l'établir sur le plus rapproché, il était obligé de faire des travaux dont les frais fussent considérables. En un mot, le législateur n'a entendu établir qu'une règle générale, dont il a laissé aux tribunaux la faculté de s'écarter suivant les circonstances, de manière à concilier le respect dû à la propriété, qui, comme nous l'avons déjà dit, doit être la-

première et principale considération, avec le besoin du passage qui n'est qu'une considération secondaire.

La servitude légale de passage peut être invoquée par le propriétaire enclavé, quelle que soit la nature de son héritage, quel que soit l'usage auquel il est consacré; en exprimant qu'il peut réclamer un passage pour *l'exploitation de son fonds*, l'article 682 n'a pas eu l'intention de restreindre son application aux fonds ruraux; elle pourrait donc être également invoquée par un propriétaire de maison, puisque le passage serait indispensable pour l'employer à l'usage auquel elle est naturellement destinée. La différence de culture ou de destination des héritages pourrait seulement être prise en considération pour déterminer l'étendue et le mode d'exercice de la servitude, telle que la largeur du passage, sa direction et l'heure à laquelle il doit être exercé, ce que la loi a entièrement abandonné à la conscience et aux lumières des magistrats.

Par une juste réciprocité, le riverain de la voie publique est obligé de souffrir le passage, quelle que soit la nature ou la destination de son héritage, ce qui s'appliquerait même au cas où il serait contraint, pour le fournir, de percer un mur, ou de faire à sa propriété tel autre

changement que la circonstance rendrait nécessaire.

La servitude dont nous parlons dans ce chapitre existe sans titre, ou plutôt le titre de celui qui la réclame est dans la loi qui l'établit. Ainsi, par cela seul qu'un héritage est enclavé et sans issue, celui qui en est le propriétaire a le droit de réclamer un passage sur les fonds voisins.

Mais la détermination des fonds qui doivent supporter ce passage n'est pas invariable, puisque d'une part on doit en général l'établir sur celui qui offre le trajet le plus court, et que de l'autre il faut concilier la faveur due au propriétaire de l'héritage assujetti avec le droit du créancier, de manière à ce qu'il soit le moins dommageable possible pour tous les deux, et surtout pour le premier.

Lorsque l'enclavé aura passé sur un fonds pendant le tems requis pour constituer la prescription, le propriétaire sera-t-il fondé à prétendre qu'il n'est point assujetti au passage; qu'il doit être pris sur un autre héritage, sous prétexte que celui-ci, étant plus voisin de la voie publique, en souffrirait un moindre dommage? Il nous semble qu'il ne faut pas confondre la servitude légale avec celle qui ne peut exister qu'en vertu d'un titre. Pour celle-ci, il

est manifeste que le mode de son exercice ne peut être fixé par la prescription, puisque la servitude elle-même ne peut pas s'établir de cette manière; mais, par la raison contraire, il nous semble que, dans le cas proposé, le mode de la servitude est irrévocablement fixé par la prescription ; c'est au surplus de cette manière que la loi a été interprétée par un arrêt de la cour de cassation du 10 juillet 1821 (recueil de M. Sirey, 1822, page 154), et par deux arrêts, l'un de la cour d'Amiens, du 19 mars 1824, l'autre de la cour de Lyon, du 12 juin 1824 (recueil de M. Dalloz, an 1825, deuxième partie, page 22).

Nous devons d'ailleurs faire remarquer que la prescription ne peut avoir lieu que sous deux conditions :

1° Il faut que le fonds soit enclavé et sans issue ;

2° Que le passage ait duré pendant trente ans, à partir du moment où cet état de choses a commencé d'exister; toute possession antérieure n'aurait pour base que la tolérance, et ne pourrait, par conséquent, faire acquérir la prescription.

Quant à la destination et à la largeur du chemin légal, il est impossible de les fixer d'une manière générale et uniforme ; ce sera aux tri-

bunaux à se déterminer d'après les circonstances. Les art. 93 et 94 du deuxième projet du Code rural pourraient leur servir de guide. Suivant le premier, la simple stipulation du droit de passage ne doit s'entendre que du passage de l'homme ; d'après le second, « la servitude de passage emporte toujours la largeur nécessaire à l'objet pour lequel elle est destinée. Lorsque cette largeur n'aura pas été fixée par le titre constitutif, elle devra être, savoir : pour le passage d'un homme à pied, des deux tiers d'un mètre au moins; pour le passage d'un homme avec un cheval ou autre bête de charge ou de monture, de deux mètres; et, s'il s'agit d'un chemin à charrette, on observera la largeur nécessaire pour le passage commode d'une voiture chargée, suivant l'usage du pays. Ces différentes largeurs seront augmentées en proportion des besoins dans les cas d'anfractuosités. »

Le sujet de ce chapitre nous conduit naturellement à parler de la faculté de passer sur l'héritage d'autrui, pour faire des réparations au bâtiment ou au mur contigus. Cette faculté, connue sous la dénomination de *tour d'échelle* ou échelage, était en général une servitude urbaine et discontinue, en vertu de laquelle celui à qui elle était due pouvait poser une

échelle sur l'héritage de son voisin, et occuper l'espace de terrain qui était nécessaire pour le tour de l'échelle, lorsqu'il faisait faire des réparations ou des constructions dans la partie de sa maison qui donnait du côté voisin.

On donnait le même nom à l'espace laissé pour cet usage.

On appelait encore tour d'échelle l'espace dont un propriétaire, en construisant un mur ou un édifice, s'était reculé sur son propre héritage.

Quelques coutumes accordaient ce droit à titre de servitude légale résultant du seul fait du voisinage, sans qu'il fût besoin de titre ni de prescription pour l'établir. Telles étaient les Coutumes de Melun, d'Etampes, d'Orléans, de Dunois, locale de Blois.

D'autres coutumes au contraire, qui n'admettaient point les servitudes sans titres, décidaient que la servitude de tour d'échelle ne pouvait pas plus que toutes les autres s'acquérir par la possession; d'autres enfin qui autorisaient l'acquisition des servitudes par la prescription, n'admettaient celle dont il s'agit que de cette manière.

Du reste, le tour d'échelle était incontestable, lorsque le propriétaire avait laissé au

delà de la construction une portion de son terrain ; mais alors ce n'était point à titre de servitude qu'il l'exerçait, c'était en vertu du droit de propriété, dont il devait faire la preuve suivant les règles que nous avons données dans les observations placées en tête de cette troisième partie.

Le Code civil ne contient aucune disposition spéciale sur le droit de tour d'échelle réclamé à titre de servitude ; mais il résulte clairement des principes généraux qu'il établit sur les servitudes, qu'il ne la maintient point au nombre de celles qu'il considère comme légales.

L'art. 691 porte que les servitudes discontinues, parmi lesquelles le tour d'échelle doit être rangé, ne s'acquièrent que par titre, et que la possession, même immémoriale, ne peut y suppléer ; il en résulte que les propriétaires d'héritages situés dans les pays régis par les coutumes qui accordaient le tour d'échelle à titre de servitude légale, ont perdu ce droit et ne peuvent plus en user aujourd'hui, sans que pour cela le Code civil puisse être accusé de rétroactivité.

Mais il en est différemment pour les pays dont les coutumes autorisaient l'acquisition de cette servitude par la prescription, pourvu que cette acquisition ait précédé la promulgation

du Code; tel est le vœu formel du même article 691.

Il ne faut pas toutefois donner aux règles que nous venons d'établir une interprétation trop étendue, et confondre avec le tour d'échelle ce qui ne serait que la conséquence et l'exercice d'une autre servitude.

Ainsi l'art. 696 du Code civil pose en principe que, quand on établit une servitude, on est censé accorder tout ce qui est nécessaire pour en user, et ajoute, pour servir d'exemple, que le droit de puiser de l'eau à la fontaine d'autrui emporte nécessairement celui de passage.

Par suite de ce principe, on peut dire que celui qui a droit d'égout sur l'héritage voisin, a aussi en général la faculté d'y passer et d'y placer une échelle pour faire à son toit les réparations et reconstructions nécessaires à l'exercice de ce droit, à moins qu'il ne puisse les exécuter sans cela.

C'est aussi le sentiment de Buridan sur la Coutume de Reims, art. 378, qui contient à cet égard une disposition expresse :

« S'il est besoin (y est-il dit) de recouvrir » un toit, *et la goutte tombe sur son voisin*, tel » voisin est tenu de bailler place pour les échelles » et ne le pourra empêcher. »

Lorsqu'il s'agit de la réfection ou réparation d'un mur, il faut distinguer s'il est mitoyen ou non : dans le premier cas, chaque voisin étant obligé d'y contribuer, par l'art. 665 du Code civil, est tenu, par une juste conséquence, de fournir le passage nécessaire.

Voyez Ferrière, sur l'art. 253 de la *Coutume de Paris*, et Coquille, question 75.

Si le mur n'est pas mitoyen, il faut encore considérer s'il est situé à la ville ou à la campagne ; dans les villes où la clôture est forcée, celui à qui appartient le mur dont la réparation est urgente peut exiger ce passage. L'article 663 lui donne le droit de contraindre son voisin à concourir à la construction d'un mur de clôture, et c'est le cas d'appliquer la règle de droit que le moins est contenu dans le plus.

La difficulté se réduirait donc aux murs de simple clôture dans les campagnes, et au cas où il faudrait réparer la couverture des bâtimens qui n'auraient aucun droit d'égout ; il est évident que, dans ce cas, le propriétaire n'a pas droit de passer sur son voisin ; il a dû construire de manière à n'en avoir aucun besoin ; il a dû laisser un espace suffisant de terrain pour réparer facilement ses bâtimens ou ses murs. (Voyez M. Pardessus, des *Servitudes*, pages 348 et 349, n° 228.)

Cependant, si celui qui a besoin de faire des réparations à son mur ou à son toit justifiait qu'il n'a aucun moyen de les faire, il nous semble qu'il serait fondé à invoquer l'art. 682 du Code civil et à exiger de son voisin qu'il lui accorde le passage nécessaire; mais alors il serait tenu au paiement d'une indemnité.

La généralité des termes de cet article paraît justifier cette opinion; en accordant le passage pour l'exploitation de l'héritage enclavé et sans issue, c'est-à-dire pour s'en servir suivant l'usage auquel il est consacré, le législateur a nécessairement voulu que le propriétaire de cet héritage pût y faire les réparations sans lesquelles cet usage deviendrait, sinon impossible, du moins presque nul.

Cette doctrine est établie au *Répertoire*, V° Tour de l'échelle, page 52; nous y lisons ce qui suit :

« Dès que le tour de l'échelle est une servi-
» tude, on doit suivre les principes généraux
» de ces sortes de droits, à moins qu'il n'en
» soit excepté par une loi particulière. Dans
» tous les cas, chacun doit bâtir sa maison de
» manière à n'avoir pas besoin de passer chez
» son voisin pour la reconstruire ou la réparer;
» *et si la situation des lieux nécessitait absolu-*
» *ment ce droit de passage*, *on pourrait seu-*

» *lement obliger le voisin à le vendre, comme*
» *on le pratique lorsqu'on a un domaine en-*
» *touré de toutes parts des possessions d'autrui.*
» Mais il n'y a pas plus de raison dans le premier cas que dans le dernier pour attribuer le passage de plein droit; on y peut seulement admettre la destination du père de famille, comme pour les autres servitudes. »

Si même il était indispensable, pour réparer un bâtiment, de rompre une partie de la couverture du voisin, celui-ci ne pourrait s'y refuser, pourvu que tout fût rétabli promptement et qu'on l'indemnisât. Pothier, *Contrat de société*, n° 246; Ferrière, sur l'art. 203 de la *Coutume de Paris*.

Il faut d'ailleurs observer que celui qui est obligé de souffrir ce passage doit en éprouver le moins d'incommodité possible: qu'ainsi le voisin ne peut en user que pour le tems nécessaire, et que pour cet objet seulement: c'est une conséquence du principe consacré par l'art. 684 du Code civil.

Mais dès que le tour d'échelle est conservé lorsqu'il était acquis par la prescription à l'époque de la promulgation du Code civil, qu'il est un cas où il peut être réclamé à titre de servitude légale, moyennant indemnité, ainsi que le veut l'art. 682 du Code civil, et qu'enfin il

peut être stipulé entre les parties, il est nécessaire d'examiner quelle largeur il doit avoir. Quant au tour d'échelle acquis par la prescription lors de la promulgation du Code civil, il faut suivre les règles prescrites par la coutume du pays; si elle est muette, il faut s'en référer à l'acte de notoriété du Châtelet, du 23 août 1701, qui fixe cette largeur à trois pieds. Il faut également suivre cet acte de notoriété, soit pour le tour d'échelle réclamé en vertu de l'art. 682 du Code civil, soit pour celui résultant d'une convention qui ne fixerait pas sa largeur.

Ces explications, en donnant des idées précises sur le tour d'échelle, détruiront peut-être l'erreur de quelques praticiens qui pensent qu'un voisin peut le réclamer, dans tous les cas, à titre de servitude légale due sans indemnité.

Comme nous l'avons vu, le propriétaire du fonds enclavé est obligé d'accorder une indemnité à celui sur le fonds duquel il réclame le droit de passage; il nous semble fort douteux que le premier puisse se mettre en possession de ce passage, avant d'avoir acquitté son obligation. Nous croyons que le législateur a assez fait pour lui, en lui rendant applicable la disposition qui n'autorise que l'état à réclamer

pour cause d'utilité publique le sacrifice du droit sacré de propriété ; et que s'il profite de cette disposition, il doit aussi subir la charge qu'elle lui impose de payer préalablement une indemnité.

D'ailleurs, l'art. 1612 qui, dans le cas d'une aliénation volontaire, autorise le vendeur à refuser la délivrance de la chose, si l'acheteur n'en paie pas le prix, nous paraît applicable, *à fortiori*, à une cession forcée, comme celle commandée par l'art. 682 du Code civil.

Un système contraire pourrait entraîner des abus, en ce qu'un homme insolvable ou de mauvaise foi prolongerait l'existence d'une contestation, pour jouir d'un droit de passage, souvent très-onéreux au propriétaire du fonds servant, et qu'ensuite il serait hors d'état de lui payer l'indemnité du dommage qu'il lui aurait causé.

Vainement opposerait-on que l'intérêt de l'agriculture exige que le propriétaire du fonds enclavé puisse exploiter son héritage pendant le litige sur la fixation de l'indemnité, litige que le débiteur du passage pourrait aussi prolonger ; car il nous semble que la nécessité de maintenir le respect dû à la propriété doit l'emporter sur ces considérations, que le débat sur la fixation de l'indemnité est suscepti-

ble d'être promptement terminé, et en même tems que celui sur la nécessité du passage et la fixation de son emplacement; et qu'en cas d'appel de l'une ou de l'autre partie, le tribunal ou la cour peut ordonner l'exécution provisoire du jugement qui liquide l'indemnité ou la consignation dans le cas de refus de la recevoir. C'est ce qu'a jugé un arrêt de la cour de Colmar du 26 mars 1816 que nous avons déjà cité.

Il faut d'ailleurs remarquer que la fixation de l'indemnité, due au propriétaire du fonds assujetti, doit avoir pour unique base le dommage qu'il éprouve de cette charge, sans aucune considération de l'avantage qu'en retire le propriétaire du fonds enclavé. Peu importe donc que cet avantage soit inférieur ou supérieur au dommage, puisque ce dernier doit livrer au propriétaire du fonds assujetti l'équivalent de sa propriété : telle est la disposition expresse de l'article déjà cité. C'est l'application au cas particulier du principe général établi par l'art. 1149 du Code civil, d'après lequel les dommages-intérêts doivent être proportionnés à la perte que fait, et au gain dont est privé celui auquel ils sont dus.

Toutefois l'action en indemnité a dû partager le sort des autres créances. L'art. 685 la déclare donc prescriptible, sans que pour cela

le passage cesse d'être dû, puisqu'il n'a pas cessé d'être nécessaire. Le tems de la prescription est de trente années d'usage et de possession, ainsi que l'a décidé un arrêt de la cour de Lyon du 12 juin 1824.

Il y a un autre passage qu'on peut considérer comme légal.

Si un chemin déclaré vicinal dans les formes déterminées par la loi était *momentanément* impraticable, soit par une inondation, soit à défaut de réparations, on le considérerait comme n'existant pas, les voisins seraient obligés de supporter le passage; mais dans le second cas, ce n'est pas celui auquel le passage est nécessaire qui doit l'indemnité; ce serait la commune dont la négligence à entretenir le chemin n'aurait pas permis de s'en servir. C'est ce que décide l'art. 41 de la loi du 6 octobre 1791, et la règle est applicable même au cas où un tiers serait engagé envers la commune à l'entretien du chemin, sauf le recours de la commune contre lui.

Le voyageur est même autorisé, dans ce cas, à déclore le champ pour se frayer un passage, ce qui s'applique à toutes les clôtures, de quelque manière qu'elles soient faites, par un mur, des planches, des haies vives ou sèches, des fossés; mais cette faculté ne saurait aller

jusqu'à autoriser à détruire des bâtimens en tout ou partie. La loi, d'ailleurs, est limitative et n'a permis que de déclore un champ. L'impraticabilité des rues ou places de l'intérieur des villes, bourgs ou villages, ne donnerait pas ouverture au même droit; les principes, pour ces voies publiques, ne sont pas les mêmes que pour les chemins; mais l'autorité locale pourrait, en vertu des pouvoirs que lui confèrent les lois de 89, 90 et 91, prendre les mesures qu'elle jugerait utiles pour procurer la commodité et la sûreté du passage.

Le chemin temporaire que le voyageur est autorisé à se frayer doit remplacer le chemin public et être employé au passage des gens de pied, ou des bêtes de somme ou des charrettes, suivant l'usage auquel la voie publique était consacrée avant d'être en mauvais état.

L'expression *voyageur*, énoncée dans la loi, ne paraît pas devoir être entendue dans le sens vulgaire; il nous semble qu'elle comprend dans sa généralité même les habitans qui voudraient aller d'un point à l'autre de leur commune.

Ceux qui, à cause de l'état du chemin public, sont obligés de passer sur les héritages voisins, doivent se conformer à la règle tracée par les art. 683 et 684 du Code civil. Ils doivent faire le trajet le plus court et le

moins dommageable pour le propriétaire ; si l'un des héritages n'est pas clos, ils doivent préférer celui-ci et ne point établir un double passage des deux côtés.

Quoique la loi confère au juge de paix le pouvoir de reconnaître qu'un chemin public est impraticable, il nous semble que le maire de la commune a aussi ce pouvoir et qu'il est bien nécessaire qu'il en soit ainsi pour éviter les retards presque toujours préjudiciables aux voyageurs. Outre que tout ce qui concerne les chemins vicinaux est sous la direction première de l'autorité locale, il est des cas particuliers où le Code d'instruction criminelle attribue juridiction aux maires des communes non chefs-lieux de canton. C'est, d'après l'art. 166, ceux dans lesquels les contrevenans ont été pris en flagrant délit dans la commune ou y sont résidens et présens ainsi que les témoins, pourvu que les dommages-intérêts réclamés n'excèdent pas 15 fr.

Si donc un propriétaire avait trouvé un passant déclosant son champ ou le traversant et le faisant traverser par des animaux, comme le prévoient la loi de 91 et les nos 9 et 10 de l'art. 475 Code pénal, et qu'il ne demandât que 15 fr. de dommages-intérêts, le maire serait compétent pour statuer et par consé-

quent pour déclarer si le chemin était impraticable. Et lors même que le juge de paix serait seul compétent pour prononçer la condamnation, le maire aurait le pouvoir de constater la contravention et l'état du chemin au moment où elle a été commise. Tous les officiers auxiliaires de police le pourraient aussi.

Il existe encore un autre chemin qu'on peut considérer comme légal : c'est celui que le gouvernement établit ou autorise des particuliers ou des compagnies à établir pour cause d'utilité publique, comme dans les cas de construction de canaux, de desséchement de marais, d'exploitation de mines et carrières. Mais nous n'avons point à nous en occuper ici, parce que tout ce qui le concerne est ordinairement réglé par les actes de concession, lorsque ce soin n'est pas laissé à l'administration.

CHAPITRE II.

Du chemin conventionnel.

Le chemin conventionnel s'entend, par opposition avec le chemin légal, de celui qui est

établi par un titre, tel qu'un contrat, un testament, un jugement, ou par la prescription dans les pays où avant le Code ce mode d'acquisition était adopté.

Suivant l'art. 688 du Code civil, le chemin ou passage est une servitude discontinue; et l'art. 691 dispose que les servitudes de cette nature ne peuvent aujourd'hui s'établir que par titre. Il n'y a pas d'exception, même en faveur de la possession immémoriale.

Cependant, par une suite du principe salutaire qui défend de faire produire aux lois un effet rétroactif, le législateur a maintenu les droits de chemin déjà acquis par la prescription lors de sa promulgation. Quant à ceux dont la prescription n'était que commencée, ils ont été atteints par la prohibition, et cette prescription n'a pu être complétée sous le Code.

La destination du père de famille ne peut pas non plus remplacer le titre, puisque, aux termes de l'art. 692, elle ne peut avoir cet effet qu'à l'égard des servitudes continues et apparentes. A la vérité, l'art. 694 semble dire qu'il suffit que la servitude soit seulement apparente; mais nous pensons, avec MM. Delvincourt, Toullier et Favard, que cette disposition doit se combiner avec l'art. 692, et que si,

dans les actes de partage et autres, il n'y a pas eu réserve expresse du chemin, il cessera de pouvoir être exigé, à moins d'enclave.

Il ne faudrait pas tirer une induction contraire d'un arrêt rendu par la section des requêtes le 10 mai 1825. La seule question qui fut alors agitée, ainsi que le remarque M. Dalloz, était celle de savoir si le château et la cour de la ferme sur laquelle il y avait une porte de communication pouvaient être considérés comme deux héritages distincts. La cour de cassation a rejeté le pourvoi parce que la cour de la ferme étant une dépendance du château, le tout ne formait qu'un seul héritage.

Les Romains distinguaient trois sortes de chemins conventionnels; le premier, appelé *iter*, consistait dans le droit d'aller à pied et à cheval sur le terrain d'autrui; le second, appelé *actus*, comprenait en outre le droit d'y faire passer des chariots, des voitures; le troisième, *via*, donnait le droit de conduire des chariots de toute espèce chargés de poutres, pierres, etc. Les largeurs de tous ces chemins variaient; mais il serait superflu de pousser plus loin nos recherches, les principes du droit romain ne pouvant à cet égard nous servir de règle.

Pour établir un droit de chemin, il faut avoir la propriété incommutable du fonds qu'on y

assujettit, et être en outre capable de s'obliger.

Un usufruitier, un acquéreur à réméré peuvent bien en établir, mais la durée de la servitude est subordonnée à celle de leur droit. Elle cesse lorsque l'usufruit prend fin, ou que le vendeur exerce la faculté de rachat. Il en est de même dans le cas où le vendeur exerce l'action résolutoire à défaut de paiement du prix.

Un mineur, un interdit, un tuteur, une femme mariée, sont incapables de consentir la servitude.

Un fermier, et dans certains cas un usager, pourraient permettre le passage pendant leur jouissance.

Un mari pourrait y obliger les biens de la communauté; mais quant aux biens dotaux de sa femme, il pourrait seulement les obliger pendant son administration.

Le propriétaire qui a donné son immeuble en usufruit ne pourrait le grever d'un passage; ce serait rendre pire la condition de l'usufruitier.

Pour pouvoir acquérir cette servitude, il faut aussi être propriétaire du fonds en faveur duquel elle est constituée. Cependant l'usufruitier et toutes les personnes ci-dessus dénommées pourraient la stipuler valablement; car si l'on ne peut aggraver la condition d'un tiers, on

peut toujours la rendre meilleure. Cela s'applique aux incapables, qui peuvent aussi en stipuler dans leur propre intérêt.

Quoique en thèse générale le droit de chemin doive être établi en faveur d'un fonds, il peut néanmoins être stipulé en faveur des personnes. Rien n'empêche, en effet, qu'on n'accorde à des particuliers non propriétaires la faculté de passer et de se promener dans un champ, dans des jardins; car alors, c'est plutôt un droit d'usage qu'une servitude; par conséquent, il est attaché à la personne, et finit avec elle, sans qu'on puisse admettre des tiers à y participer (ff., tit. 1, loi 8, *in princ.*, Cod. Henri IV, tit. 1, nomb. 99).

L'étendue du droit, le mode de son exercice sont ordinairement réglés par le titre constitutif de la servitude, et tout se réduit alors à une interprétation qui est abandonnée à la conscience et aux lumières des magistrats.

Les art. 701 et 702 du Code civil établissent que le titre fait la loi des parties qui doivent supporter la servitude ou en jouir, conformément à ce qu'il prescrit, sans pouvoir faire, dans l'un ou dans l'autre héritage, de changement qui tende à en diminuer l'usage ou à le rendre plus incommode.

Ainsi, lorsque le titre accorde la faculté

de passage le jour, on ne peut passer la nuit; s'il garde le silence, on ne peut passer à une heure indue de la nuit. S'il détermine les jour et heure, le lieu du passage, et si c'est à pied, à cheval ou avec voitures, on ne peut s'écarter de ces stipulations. Il en serait de même si l'on était convenu qu'on ne passerait qu'entre les deux soleils, ce qu'il est très-important de stipuler pour les héritages des villes.

Lorsque le titre était muet sur le lieu du passage, ou qu'il établissait la servitude sur un domaine sans aucune désignation plus spéciale, le droit romain accordait au créancier la faculté de choisir la partie du fonds qu'il préférait, en exceptant néanmoins, autant que possible, les vergers, maisons, vignes et autres lieux, afin de causer le moins de dommage possible au propriétaire de l'héritage asservi. Mais, dans notre droit, la règle est qu'il appartient aux tribunaux de prononcer, d'après l'intention présumée des parties, les besoins de l'héritage dominant et les usages du pays, à moins que la prescription n'ait fixé le mode d'exercice de la servitude. Car, si la prescription ne peut faire acquérir un droit de passage, elle suffit pour déterminer son exercice; dès que le lieu du passage est fixé, soit par la convention ou le juge, soit par la prescription,

il ne dépend plus de l'une des parties de le changer sans le consentement de l'autre, à moins que cette assignation primitive ne fût devenue trop onéreuse, et qu'un changement ne fût point préjudiciable au créancier.

Lorsque l'héritage pour lequel le droit de passage a été établi vient à être divisé, il n'est pas dû autant de passages qu'il y a de copartageans: ce serait aggraver la servitude. Il n'est dû qu'un seul passage pour tous, et ils sont obligés de se réunir pour l'exercer par le même endroit (art. 700 du Code civil). A plus forte raison, lorsque le passage a été concédé pour un usage spécial, comme pour aller à un pressoir, celui qui a droit d'aller à ce pressoir conserve seul le passage auquel les autres n'ont aucun droit.

Si c'est le fonds servant qui est divisé, cette innovation n'en apporte aucune dans l'obligation. Tous les copropriétaires sont obligés de s'entendre pour fournir le passage, ou pour charger l'un d'entre eux de le livrer.

Celui auquel un passage est dû est obligé de faire les frais nécessaires pour son établissement et pour son entretien. Le propriétaire du fonds servant n'est tenu que de le livrer dans l'état où il était au tems de la convention. S'il est nécessaire de faire des remblais pour

combler des excavations ou d'aplanir un terrain montueux, ce propriétaire ne peut, sous aucun prétexte, ni être contraint à faire ces travaux, ni empêcher le créancier de les exécuter.

Le droit de passage se perd de plusieurs manières :

1° Par la confusion, c'est-à-dire, par la réunion dans la même main de l'héritage dominant et du fonds servant; car personne ne se doit de servitude à soi-même : *Nemini res sua servit.* La servitude ne revivrait pas, par une aliénation postérieure et un partage ;

2° Par le non usage, c'est-à-dire, lorsqu'on est demeuré trente ans sans exercer son droit, même par suite d'un empêchement provenant du fait du débiteur ; c'était au créancier à se pourvoir pour faire cesser l'obstacle. On peut en user par soi-même, par ses amis, ses fermiers, ouvriers, domestiques, par un usufruitier ou usager.

Le non usage ne peut être opposé à un interdit, un mineur, et lorsque le fonds est indivis, l'incapable relève le capable, la prescription ne court contre aucun d'eux (art. 710 du Code civil).

Celui qui, ayant droit à un chemin d'une certaine étendue, n'aurait usé pendant trente

ans que d'une partie, aurait perdu le surplus; son droit serait restreint à ce dont il aurait joui.

Si le titre donnait le droit de passage de jour, et qu'on eût passé de nuit, on aurait perdu le premier, sans avoir pour cela acquis le second, et *vice versâ*; il en serait de même si, au lieu de passer par l'héritage désigné, on passait par un autre.

Si le chemin était l'accessoire d'une autre servitude, comme du droit de puisage, il se prescrirait par le non usage du droit principal, lors même qu'on aurait joui du passage.

Lorsqu'un droit de chemin est dû à un fonds possédé par plusieurs, par indivis, l'usage que fait l'un des propriétaires conserve le droit de tous.

3° Le droit de chemin se perd encore par la renonciation volontaire et même tacite de celui auquel la servitude est due, pourvu qu'il ait capacité.

La remise tacite a lieu lorsque celui-ci permet de faire quelque chose qui empêche l'usage de la servitude, comme de bâtir sur le chemin ou d'enclore le champ sur lequel il existait. Un des propriétaires ne peut faire remise de la servitude que pour sa part;

4° Par la résolution du droit de celui qui a

concédé le passage comme dans le cas du réméré, de l'usufruit, du pacte commissoire;

5° Enfin, le droit de passage cesse encore lorsque les choses se trouvent en tel état qu'on ne peut plus en user, comme si le fonds dominant ou le fonds servant périssait. Il en serait de même si la cause de la servitude venait à cesser, quoique les héritages subsistassent toujours, ou si une source dans laquelle le voisin avait le droit d'aller puiser venait à être tarie; assurément il perdrait le droit de passer par le fonds où elle existait; mais si elle renaissait avant le tems nécessaire pour constituer la prescription, la servitude revivrait. Cette règle s'applique à tous les cas de cessation de la servitude par la destruction de l'un ou l'autre des héritages.

Nous croyons utile de parler ici d'un autre passage; mais nous n'en dirons qu'un mot, parce qu'il est étranger à l'objet de cet ouvrage.

Il existe à Paris et dans plusieurs autres villes des passages ouverts au public sur des héritages particuliers par la volonté des propriétaires. Il est de principe que chacun a le droit d'en établir sur sa chose, mais en se conformant aux règlemens de police auxquels ces sortes de communications sont soumises. Dans la capi-

tale, l'autorisation du préfet de police est nécessaire.

Lorsqu'un particulier se dessaisit ainsi de l'usage de son terrain en faveur du public, il contracte l'engagement tacite d'en garantir la liberté et la sûreté; et, à l'instant où cet engagement est violé, l'autorité peut interdire le passage en laissant les propriétaires maîtres de reprendre en entier l'usage de leur propriété.

Une ordonnance de police du 2 mars 1811 fixe la largeur que doit avoir le passage des piliers des halles à Paris; et pour maintenir une libre circulation, défend d'embarrasser et d'anticiper cette largeur; à défaut par les propriétaires de s'y conformer, ils sont contraints dans les vingt-quatre heures d'enclore les travées situées au devant et au dessous de leur propriété.

Une ordonnance du 20 août suivant défend d'établir aucune devanture de boutique *saillante*, de former aucun dépôt de meubles ou effets, ni aucun étalage *fixe ou mobile* de marchandises hors des boutiques situées dans les passages publics qui ont moins de deux mètres et demi de largeur. La même prohibition existe pour les passages qui ont une largeur plus considérable.

Elle enjoint en outre de tenir en bon état le

sol des passages, de les faire balayer, éclairer et fermer le soir s'il y a lieu.

Les commissaires de police et architectes-commissaires de la petite voirie sont autorisés à faire démolir aux frais des contrevenans les devantures de boutiques et autres saillies. Leurs procès-verbaux sont transmis au préfet de police.

Le recours contre les arrêtés du préfet de police est porté devant le ministre de l'intérieur.

Trois autres ordonnances des 30 avril 1808, 20 novembre 1810 et 16 août 1819 prescrivent de semblables mesures pour les galeries du Palais-Royal; enfin une quatrième, du 15 octobre 1823, en étend l'application aux galeries des rues de Rivoli et de Castiglione.

Ces dispositions générales ne font pas obstacle aux obligations plus sévères qui pourraient être imposées par les propriétaires à leurs locataires pour faciliter la circulation et augmenter la sûreté et la salubrité du passage.

Le locataire, dont la négligence aurait provoqué des mesures de police préjudiciables au passage, doit être tenu d'indemniser son propriétaire.

Si la fermeture en était ordonnée, les autres locataires pourraient demander la résiliation de leurs baux avec un dédommagement contre

le propriétaire, sauf toujours le recours de ce dernier contre le contrevenant.

CHAPITRE III.

Actions qui dérivent du droit de chemin.

Celui qui éprouve quelque obstacle dans l'exercice du droit de passage a une action pour le faire cesser. La contestation ne peut être portée que devant les tribunaux civils; l'autorité administrative n'a, sous aucun rapport, le droit d'en connaître lors même que le passage serait réclamé par une commune à titre de servitude et non comme chemin vicinal. (Arrêts du conseil des 21 novembre 1808, 18 août 1811, 23 avril 1818.)

Si la contestation roule sur le fond du droit, c'est-à-dire sur la question de savoir si le passage est dû, elle doit être portée devant le tribunal de première instance de l'arrondissement dans lequel l'objet litigieux est situé et l'action sera alors purement *pétitoire*.

Mais il arrive très-fréquemment que la décision du fond du droit entraîne de longs dé-

lais très-préjudiciables à celui auquel le chemin est nécessaire et qui en est privé, ou à celui qui le supporte, quoique peut-être il ne doive pas y être assujetti. L'un et l'autre pourront-ils intenter la complainte, le premier pour se faire maintenir dans la possession du passage, le second dans celle de son héritage, sans servitude ?

Il nous semble que ce dernier a incontestablement ce droit ; car la loi établit la franchise des héritages comme leur état naturel et ordinaire, et d'ailleurs l'art. 706 du Code dispose que la servitude de passage se prescrit par le non usage.

Nous ne devons cependant pas dissimuler que la cour de cassation a rendu le 2 février 1820 un arrêt qui semble contrarier cette doctrine.

Mais M. Merlin, qui rapporte cet arrêt, questions de droit, verbo *Servitudes*, § 5, le concilie avec l'opinion qu'il professe en faveur de l'admissibilité de la complainte ; il établit que, quoiqu'il soit conçu en termes un peu vagues, il doit être restreint à l'objet de la contestation ; que la dame Tarnier qui avait formé la complainte n'était pas et ne prétendait même pas avoir été, au moment de son action, en possession annale de ne pas souffrir la servitude de passage dont il s'agissait ; que dès lors,

la teneur même de sa demande prouvait que, sous le nom d'action en complainte, c'était une véritable action au pétitoire qu'elle intentait; et que par conséquent le juge de paix était incompétent pour en connaître. Mais M. Merlin ne doute pas que son recours en cassation n'eût été fondé, si elle avait eu en sa faveur une possession annale de franchise.

Quant à celui qui se prétend troublé dans l'exercice du passage, il faut admettre comme une règle générale qu'il n'est pas recevable à former la complainte.

Car, ainsi que nous l'avons vu, la possession ne peut faire acquérir la propriété d'un droit de passage. Elle ne peut, par conséquent, servir de base à la complainte; cette action, en effet, est fondée sur la présomption que celui qui possède est propriétaire, et le jugement qui l'accueille a cet effet qu'il est réputé l'être, jusqu'à ce que son adversaire ait fait la preuve de la franchise de son héritage.

Ce que nous venons de dire est général pour toute la France, et s'applique, par conséquent, aux pays qui rejetaient la prescription et à ceux qui l'admettaient. Dans le premier cas, l'ancienne et la nouvelle législations s'accordant pour n'avoir aucun égard à la possession, la complainte ne saurait être reçue; dans le se-

cond, il en doit encore être de même, puisque le Code a fait cesser la possession et qu'une décision contraire pourrait avoir pour résultat de maintenir une servitude abolie par le Code, et qui n'était point acquise avant sa promulgation.

Vainement un particulier, prétendant avoir acquis une servitude semblable avant le Code, intentera-t-il une action possessoire sur le fondement que, soit plus d'un an avant sa promulgation, soit plus d'un an avant le trouble, il était en possession du passage, le juge de paix sera incompétent pour en connaître; le demandeur ne pourra agir que par la voie pétitoire. Telle est l'opinion de M. le président Henrion de Pansey, *Compétence des juges de paix*, chap. 33, § 7, et elle a été consacrée par un arrêt de cassation du 3 octobre 1814.

De ce que nous venons de dire il résulte que l'opinion contraire qu'émet M. Merlin (*Questions de droit*), ne peut être attribuée qu'à un défaut d'attention; ce qui le prouve, c'est qu'il se fonde sur le sentiment de M. Toullier, qui a écrit avant l'arrêt du 3 octobre 1814.

Mais la jurisprudence a introduit une exception à cette règle générale. Comme la loi autorise l'acquisition du passage par titre, celui qui se prétend troublé dans la possession annale

d'un droit de passage, pourra intenter une action possessoire en produisant ce titre pour justifier le caractère de sa possession.

Toutefois il était nécessaire que la jurisprudence s'expliquât à cet égard; car, au premier aspect, on aurait pu croire que l'examen des actes tenant au fond du droit, le juge de paix, en s'y livrant, aurait cumulé le pétitoire et le possessoire contre le vœu si formel de l'art. 25 du Code de procédure civile.

Mais, en consultant les titres, le juge de paix ne fait que déterminer le caractère de la possession, et reconnaître qu'elle n'a point eu lieu à titre précaire; en cela il ne fait qu'éclairer le possessoire. La décision qu'il rend n'a point autorité de chose jugée sur le pétitoire, qui demeure intact et qui doit être soumis au jugement du tribunal de première instance, comme si le jugement possessoire n'existait pas.

Cette solution a fait naître une autre question. On s'est demandé si le juge de paix serait encore compétent dans le cas où le titre, produit devant lui par l'une des parties, serait contesté par l'autre. Pour la négative, on disait que si un juge de paix pouvait consulter les titres pour apprécier le caractère de la possession du demandeur, c'était seulement lorsque aucune contestation ne s'élevant sur leur application, il n'y

avait pas lieu de les interpréter; mais que, dans le cas contraire, il ne pouvait pas juger, parce qu'il ne lui appartenait pas de connaître de l'interprétation des actes.

Mais on répondait avec raison que ce serait annuler la juridiction des juges de paix, en cette matière, que de les dépouiller du pouvoir de statuer sur le fondement de la contestation élevée par une des parties sur l'acte produit par son adversaire, parce qu'à coup sûr elle ne manquerait jamais d'élever une pareille contestation. La jurisprudence a donc introduit cette règle que le juge de paix peut statuer sur l'action possessoire et apprécier les titres produits malgré le débat dont ils sont l'objet devant lui.

Tous ces principes ont été établis par une foule d'arrêts et notamment par ceux des 6 juillet 1812 (recueil de M. Dalloz, an 1813, page 287, 17 mai 1820, même recueil, an 1820, page 459, 21 décembre 1820 et 16 janvier 1821, an 1821, page 100).

Mais si la contestation élevée par le défendeur sur les actes produits par son adversaire n'empêche pas le juge de paix de prononcer, c'est parce qu'il a le pouvoir de les apprécier; et dès lors, il doit statuer sur les moyens que le défendeur leur oppose; il doit en déterminer le sens et l'applicabilité à l'objet de la con-

testation, examiner s'ils réunissent les conditions légales pour constituer ce qu'on appelle un titre. Si, par exemple, un acte sous signature privée n'était pas fait double, ou s'il était émané d'un incapable, il ne devrait y avoir aucun égard. Le défendeur pourrait aussi produire des titres, et le juge de paix devrait suivre les mêmes règles dans leur appréciation.

Ce magistrat peut encore s'étayer sur la loi pour déterminer le caractère de la possession. Elle forme souvent un titre pour les parties. Un arrêt de la cour de cassation du 26 janvier 1825 a consacré cette doctrine dans une espèce où le juge de paix, pour accueillir la complainte d'une commune, s'était fondé, entre autres motifs, sur ce que la loi du 10 juin 1793 déclare, par l'art. 1er, section 4, que toutes les terres appelées vaines et vagues, ou connues sous toute autre dénomination, qui se trouvent dans une commune, lui appartiennent.

Mais les juges de paix doivent avoir bien soin d'exprimer qu'ils n'apprécient les actes et n'invoquent la loi que sous le rapport possessoire et qu'autant que la possession annale est constante. Leurs jugemens encourraient la cassation s'ils n'étaient fondés que sur les titres, parce ce qu'alors ils jugeraient le fond du

droit. C'est ce que la cour suprême a décidé par arrêt du 6 avril 1824, qui a cassé un jugement par lequel un juge de paix avait accueilli une complainte qui n'était fondée que sur des titres sans possession annale, par le motif que la légitime possession était une émanation de la propriété.

APPENDICE

AU TRAITÉ DES CHEMINS

ET A CELUI DES EAUX.

---

§ Ier.

Appendice aux chemins.

Il n'est pas étranger à l'objet de notre travail de donner quelques règles sur l'exercice des actions relatives aux chemins vicinaux et privés.

Lorsqu'un chemin ou un droit de passage appartient à une commune, les actions qui ont pour but d'en jouir doivent-elles être exclusivement intentées par le maire, ou peuvent-elles l'être par chaque habitant en particulier?

L'art. 1er de la loi du 29 vendémiaire an V est ainsi conçu : « Le droit de suivre les actions qui intéressent *uniquement* les communes est confié aux agens desdites communes, et à leur défaut, à leurs adjoints. »

L'art. 13, titre 2 de la loi du 28 pluviose

an VIII, confère aux *maires* et *à leurs adjoints* le droit de suivre ces mêmes actions.

Enfin, un arrêté du gouvernement, du 24 germinal an XI, trace des règles spéciales au cas où des sections d'une même commune seraient en contestation relativement à des intérêts particuliers à ces sections. On peut recourir à cet arrêté, qui se trouve au *Bulletin des lois*, 3e série, n° 2699.

Mais doit-on considérer comme intéressant *uniquement* une commune l'action relative à la jouissance d'un chemin, d'un droit de passage?

S'il s'agissait d'un droit communal ordinaire, la question serait très-facile à résoudre. On examinerait d'abord si chaque habitant peut en jouir en particulier.

On considérerait ensuite si le débat porte sur le fond du droit, c'est-à dire sur la propriété, ou seulement sur la possession, sur la jouissance.

Dans le premier cas, point de doute que l'action ne puisse être soutenue que par le représentant de la commune, parce qu'elle intéresse uniquement la généralité des habitans; car ce n'est pas par un motif particulier à tel ou tel que l'exercice du droit est refusé, c'est parce que ce droit n'appartient pas à la com-

mune, et que conséquemment ses habitans ne peuvent, en cette qualité, avoir un droit qu'elle n'a point.

Dans le second cas, la contestation peut être soutenue par chaque habitant en particulier, parce que la partie adverse se bornant à prétendre que celui-ci a mal usé du droit appartenant à la communauté, ou qu'il n'a pas le tems de résidence nécessaire pour jouir des prérogatives attachées à la qualité d'habitant, le débat est étranger à la communauté.

Pour que ces principes soient applicables, il n'importe, au surplus, que la question de propriété soit élevée par action principale ou incidemment à une pareille action, la forme ne changeant rien à la question. Seulement, dans ce dernier cas, la commune doit être mise en cause pour soutenir la contestation.

Un décret du 9 brumaire an XIII (*Bulletin*, n° 365), relatif à *la jouissance* des biens communaux, autorise le conseil municipal de la commune, et même *un* ou *plusieurs habitans ou ayant droit à la jouissance* de recourir au conseil d'état contre les décisions des conseils de préfecture relatives à cet objet.

Ce décret distingue, comme on le voit, les contestations qui portent sur la jouissance seulement, de celles qui sont relatives au fond

du droit. En n'accordant aux particuliers que l'exercice des actions relatives à la jouissance, à la possession, il maintient les dispositions des lois de l'an V, et de l'an VIII sur celles relatives à la propriété.

Un arrêt du conseil du 27 novembre 1814, inséré au *Bulletin des lois*, 5e série, n° 482, établit cette distinction d'une manière encore plus claire.

On y lit les motifs suivans :

« Considérant que lorsqu'*un bien est reconnu communal*, qu'il ne s'élève aucune contestation *sur la propriété de la commune*, chaque habitant a un droit personnel à la jouissance de ce bien, et peut par conséquent, ainsi que le décide le décret du 9 brumaire an XIII, intenter en son nom privé les actions relatives à l'exercice de ce droit ;

» Mais qu'il en est autrement pour les actions qui concernent la propriété des biens communaux ; qu'il est évident, en effet, que cette propriété appartient, non à chaque habitant en particulier, mais à la commune en corps, à l'être moral connu sous cette dénomination ; d'où il suit 1° que les actions qui tendent à la revendication d'un bien communal sont au nombre de celles qui, aux termes de la loi du

29 vendémiaire an V, intéressent *uniquement* les communes;

» Et 2° que, d'après la même loi, ces actions ne peuvent être intentées que par les administrateurs chargés de veiller aux intérêts des communes;

» Considérant, dans l'espèce, que la réclamation dont il s'agit a pour objet la propriété d'un bien que l'on prétend communal, que les supplians, agissant en leur nom personnel, sont non-recevables à intenter cette action. »

Mais ces principes s'appliquent-ils aux chemins? Nous croyons qu'il faut répondre affirmativement, soit qu'il s'agisse d'un droit de passage acquis à une commune à titre de servitude sur l'héritage d'un particulier, soit même qu'il s'agisse d'un chemin vicinal.

Nous avons vu précédemment qu'un particulier intéressé pouvait provoquer de l'autorité administrative la reconnaissance de la vicinalité d'un chemin; et lorsque la déclaration en est faite, ce qui peut avoir lieu nonobstant la prétention de propriété élevée par un tiers, tout particulier peut, quoique ce tiers persiste dans sa prétention, faire réprimer les contraventions qui lui causent un préjudice personnel. Nous avons dit, à l'endroit cité, que tel était le principe des lois romaines. Il a été

adopté par les rédacteurs du deuxième projet de Code rural, dont l'art. 426 est ainsi conçu : « Tout propriétaire intéressé, tout fermier ou possesseur d'un fonds rural ou d'une habitation est recevable à se plaindre des anticipations et dégradations commises sur les chemins vicinaux, sans préjudice de l'action du ministère public à ce sujet. »

Et si un chemin n'était pas déclaré vicinal au moment où le riverain intéressé traduirait le contrevenant en justice, le tribunal devrait surseoir à statuer sur l'action jusqu'à ce que l'administration, devant laquelle les parties seraient renvoyées, eût prononcé sur la vicinalité.

Mais s'il était certain que le chemin n'est pas vicinal, soit par une déclaration du préfet, soit de toute autre manière, les particuliers pourraient encore intenter une action pourvu que le droit de propriété ou de servitude de la commune fût reconnu. Il y a une foule de chemins communaux dont on laisse la jouissance aux riverains, parce qu'ils ne sont pas d'une utilité assez générale pour que les frais d'entretien en soient mis à la charge de tous les habitans; et, si la commune était seule admise à intenter les actions relatives à la jouissance de ces chemins, l'abandon qu'elle en aurait fait deviendrait il-

lusoire ; les particuliers en seraient souvent pour leurs frais d'entretien, car le maire ne ferait pas une poursuite sans intérêt pour la généralité de ses administrés.

D'un autre côté, il peut arriver qu'un particulier ait seul intérêt à faire réprimer une contravention commise même sur un chemin vicinal, comme si, par des dépôts de matériaux ou des constructions, on le prive de sa sortie sur la voie publique ou si on laisse devant sa porte des matières qui répandent une odeur insupportable pour les habitans de sa maison seulement. Dans ce cas, la commune ne poursuivra pas et il sera indispensable que le propriétaire traduise le contrevenant en justice. Les art. 1 et 3 du Code d'instruction criminelle autorisent la poursuite de tous ceux qui ont souffert d'une contravention.

La jurisprudence nous semble justifier cette doctrine.

Le sieur Naude Marracou, en sa qualité d'habitant de la commune de N....., prétendait avoir droit de passer sur une lande du sieur Bataille, attendu qu'il existait sur cette lande *un chemin public vicinal*, à l'usage de la commune.

Troublé dans l'exercice de ce droit de passage, le sieur Naude Marracou assigne le sieur

Bataille pour voir dire qu'il existait sur sa propriété *un chemin public communal*, à l'usage de la commune de N.....

Le sieur Bataille répond que le chemin dont s'agit n'était ni public ni communal, qu'il était sa propriété privée, et qu'au surplus le sieur Naude Marracou était non recevable à réclamer individuellement, et en son nom particulier, un droit appartenant à la commune qu'il habitait; que la commune avait seule qualité pour exercer une action semblable.

30 juin 1819, jugement du tribunal civil de Tarbes qui déclare le sieur Naude Marracou non recevable.

Appel; — 12 mai 1821, arrêt de la cour royale de Pau qui confirme.

Pourvoi en cassation, pour fausse application de l'art. 1er de la loi du 29 vendémiaire an V, en ce que l'arrêt dénoncé a fait l'application de cet article, bien que, dans l'espèce, il ne s'agît pas d'une action intéressant la commune, mais d'une action intentée dans l'intérêt personnel d'un habitant troublé dans l'exercice du droit de passage sur un chemin vicinal. Dans cette espèce, on contestait non-seulement la vicinalité, mais encore la propriété. Tout était donc mis en doute.

Aussi le 16 juillet 1822, il est intervenu, au

rapport de M. le conseiller Lasagny, un arrêt de la section des requêtes, ainsi conçu, qui consacre une distinction importante :

« La cour; — attendu, en droit, que dans les contestations qui s'élèvent sur les propriétés et droits prétendus communaux, il faut distinguer le cas où le fond du droit étant reconnu et avoué, on n'en refuse l'exercice qu'à tel ou tel autre parmi les habitans de la commune ; que si, dans ce second cas, s'agissant d'un droit particulier et individuel de ces habitans, ils peuvent agir individuellement en leur privé nom et de leur propre chef, *uti singuli*, il n'en est pas de même dans le premier cas, où, s'agissant d'un intérêt général appartenant au corps moral tout entier, c'est à ce même corps moral tout entier de le faire valoir par le ministère de ses représentans, et les habitans ne peuvent agir qu'*uti universi*, et que, l'ayant ainsi jugé, l'arrêt attaqué n'a fait qu'une juste application des lois de la matière, rejette. »

Un arrêt de la cour royale d'Agen du 30 mars 1824 a statué ainsi : « Attendu que chacun a le droit de réclamer l'usage d'un chemin public ; que si ce droit appartenait exclusivement au fonctionnaire chargé de l'administration de la commune, il s'ensuivrait que celui qui aboutit à un chemin public pourrait être

enclavé dans sa propriété par le fait de son voisin, sans avoir une action directe pour faire réprimer une semblable entreprise; ce qui est évidemment contraire au droit inviolable et sacré de la jouissance de la propriété. »

On ne pourrait opposer comme contraires deux autres arrêts, l'un de la cour de cassation du 26 février 1825, l'autre de la cour de Grenoble du 20 janvier de la même année; car, dans l'une de ces espèces, il était justifié qu'il n'existait pas d'état des chemins; dans l'autre, le préfet, auquel la question de vicinalité avait été préalablement renvoyée par le tribunal correctionnel, l'avait décidée négativement, et en outre, dans toutes les deux, le contrevenant s'était prétendu propriétaire du terrain.

Il est très-important de faire remarquer qu'il a été jugé par la cour de cassation que, lorsque la contestation intéresse la commune, l'assignation doit être donnée au maire seul, lors même qu'il serait absent, et non à l'adjoint; qu'elle ne peut être donnée au maire et à son domicile en parlant à son adjoint; qu'on dirait vainement que l'adjoint supplée et remplace de plein droit le maire, lorsque celui-ci éprouve un empêchement quelconque, et qu'aux termes des lois de l'an V et de l'an VIII, les actions qui intéressent les communes peuvent être in-

tentées par les maires ou leurs adjoints. On répondait que ce raisonnement peut être fondé, lorsque la commune est *demanderesse et assigne ;* mais que l'art. 69 du Code de procédure civile établit des formalités particulières pour le cas où elle est défenderesse et ajournée ; qu'elle doit l'être *en la personne ou au domicile du maire* qui doit viser l'original, et que si le maire est absent ou refuse le *visa*, ce n'est pas une raison pour s'adresser à l'adjoint, la loi ayant prévu le cas et ayant désigné les fonctionnaires compétens pour recevoir la copie et donner le *visa* ; ces fonctionnaires sont le juge de paix ou le procureur du roi de l'arrondissement ; qu'il est d'autant plus nécessaire de se conformer strictement à ce que cet article prescrit que le suivant attache à son inobservation la peine de nullité.

Les trois arrêts de la cour de cassation qui l'ont ainsi jugé sont des 10 juin 1812, 22 novembre 1813 et 10 février 1817.

M. Merlin portait la parole, lors de l'arrêt du 22 novembre 1813 qui fut rendu contre ses conclusions, dans lesquelles on trouve une discussion approfondie de la question ; pour mon compte, je partage cette opinion malgré les trois arrêts.

Ce n'est pas seulement pour le cas de l'assi-

gnation, mais encore pour tout autre exploit que le *visa* est requis. Ainsi, la signification d'un arrêté de conseil de préfecture fait à un maire, sans *visa* par lui ou par les fonctionnaires désignés par la loi, ne ferait pas courir le délai de trois mois pour le recours au conseil d'état. (Arrêt du conseil du 23 juillet 1823.) Le *visa* doit être mis sur l'original seulement et non sur l'original et la copie. (Arrêt du 23 juin 1824.)

Nous devons aussi faire remarquer que le conseil d'état n'a point adopté la jurisprudence de la cour de cassation, et que, par arrêt du 13 juillet 1825 entre la ville de Besançon et le sieur Lesage, cette ville a été déclarée non recevable dans son pourvoi formé plus de trois mois après une signification d'arrêté de conseil de préfecture faite au maire à son domicile, mais dont, en l'absence de ce fonctionnaire, l'exploit avait été visé par le premier adjoint qui en avait reçu copie.

S'il n'y avait pas de maire par mort, démission ou destitution, ou s'il était suspendu de ses fonctions, l'adjoint en ferait les fonctions sans nulle difficulté, et, par la force des circonstances, on serait obligé d'assigner la commune en sa personne.

On a élevé la question de savoir si des assi-

gnations données au maire ou par lui sous la seule qualification de maire de la commune de......, sans autre indication, étaient valables.

Cette question suppose, comme on le voit, deux cas différens; ou le maire est défendeur ou il est demandeur.

Dans les deux cas on disait, pour faire annuler l'assignation, que l'art. 61 du Code de procédure exige qu'elle contienne les noms et domiciles du demandeur et du défendeur: que personne en France, à l'exception du roi, ne plaide par procureur; qu'ainsi il était indispensable d'exprimer dans l'exploit qu'il était signifié à la commune de..... en la personne de M....., son maire, demeurant à....., ou à la requête de la commune de....., en la personne de M....., son maire, demeurant à..... On trouvera, dans l'analyse raisonnée de M. Carré et dans ses *Questions de procédure*, une discussion très-étendue à ce sujet.

La cour de cassation, statuant sur ces fins de non-recevoir, les a rejetées, attendu 1° que l'assignation donnée à la requête du *maire de la commune* est sans aucune dénomination individuelle, et que par cela seul elle doit être réputée du fait du fonctionnaire qui remplissait alors les fonctions de maire; 2° que la loi qui autorise les communes à plaider par l'organe de

leurs maires, n'exige pas l'indication spéciale des noms et domicile de ce fonctionnaire; qu'ainsi l'assignation dont il s'agit ne présente aucune violation de la loi.

L'arrêt qui contient cette décision est du 12 septembre 1809.

Un autre arrêt de la même cour, en date du 25 juillet 1825, a jugé de même en déclarant valable la signification d'un arrêt d'admission faite par le maire d'une commune, sans indication de son nom ni de son domicile.

Le conseil d'état a aussi adopté cette jurisprudence par arrêt du 18 juin 1823, en déclarant Barrier et Servolle déchus de leur pourvoi, bien que la notification de l'arrêté eût été faite à la requête du sieur....., maire de Voingt, et non à la requête de la commune, poursuite et diligence de son maire.

Une commune ne peut plaider, soit en demandant, soit en défendant, sans une autorisation préalable. C'est ce qui résulte du décret du 14 décembre 1789, sanctionné le 28 du même mois, art. 54; de la loi du 3 vendémiaire an V, et de celle du 28 pluviose an VIII.

Dans l'ancienne législation, l'autorisation de plaider n'était requise que dans le cas où la commune voulait intenter une action; mais les lois que nous venons de citer veulent qu'elle

soit aussi obtenue pour la défense. On ne peut opposer les termes de l'art. 1032 du Code de procédure, puisqu'il renvoie aux lois administratives.

L'autorisation de plaider en demandant ou en défendant est nécessaire pour les actions possessoires et en police. (Arrêts de la cour de cassation des 26 mars 1812 et 25 juillet 1825.)

Mais une commune n'a pas besoin d'autorisation dans un procès ayant pour objet l'exécution d'un jugement passé en force de chose jugée. (Arrêts de la cour de cassation des 3 août 1820 et 17 novembre 1824.)

A notre avis, l'autorisation donnée dans le cours d'une instance, et seulement sur l'appel, valide la procédure antérieure.

C'est aux conseils de préfecture qu'il appartient de donner ou de refuser ces autorisations. La loi du 28 pluviose an VIII est à cet égard très-positive. Ils ne doivent pas s'ériger en juges du procès, ainsi que l'a décidé le conseil d'état les 1er avril 1808, 24 janvier 1811, 21 mars 1821. Lorsque les autorisations ont été refusées, la commune peut se pourvoir au conseil d'état pour les obtenir de ce tribunal supérieur, qui peut même les accorder incidemment à une autre instance, quoiqu'elles n'aient pas d'abord été demandées au conseil de

préfecture. (Arrêts du conseil des 10 janvier, 7 mars, 13 juin et 15 août 1821.)

Cette jurisprudence paraît infiniment sage. Il ne doit pas dépendre d'un conseil de préfecture de priver une commune de l'exercice d'un droit souvent très-précieux; c'est cependant ce qui arriverait s'il ne lui était pas permis d'attaquer devant le conseil d'état l'arrêté du conseil de préfecture qui lui refuse l'autorisation de plaider, et il en résulterait cette choquante contradiction, que ce conseil pourrait condamner une commune en dernier ressort sans être son juge, bien que lorsqu'il statue en cette qualité, il ne puisse rendre qu'une décision sujette à l'appel.

Mais la partie adverse d'une commune n'a pas qualité pour se pourvoir au conseil d'état contre un arrêté du conseil de préfecture qui n'a fait qu'autoriser cette commune à plaider. (Arrêts du conseil des 23 décembre 1815, 11 février 1820 et 20 juin 1821.)

C'est toujours à la commune à obtenir l'autorisation. Cela est sans difficulté lorsqu'elle est demanderesse; mais on a prétendu qu'il en devait être autrement lorsqu'elle est défenderesse : cette opinion est évidemment une erreur. La loi du 28 pluviose an VIII est ainsi conçue : « Les conseils de préfecture pronon-

cent sur les demandes qui leur sont présentées *par les communes* à l'effet d'être autorisées à plaider. »

Si une commune ne peut intenter une action sans autorisation préalable, elle peut être assignée sans que le particulier demandeur soit obligé d'en demander l'autorisation. L'arrêté du 17 vendémiaire an X, qui défend aux créanciers des communes d'exercer contre elles aucune action, sans en avoir obtenu la permission du conseil de préfecture, est uniquement relatif aux dettes mobilières des communes, et est fondé sur ce que l'administration dispose seule des deniers communaux.

Une assignation dans la forme légale et devant le juge compétent, voilà donc la seule formalité exigée en matière réelle pour traduire une commune devant les tribunaux.

Si le maire se présente sur cette assignation, sans être autorisé à y défendre, le juge, sur l'observation qui lui en est faite, soit par la partie, soit par le ministère public, donne à la commune un délai suffisant pour remplir cette formalité. A l'expiration de ce délai, et même d'un second, toutes les fois que les circonstances l'exigent, si l'autorisation n'est pas représentée, il demeure constant qu'elle a été refusée par le conseil de préfecture, l'affaire

est jugée par défaut ; ce jugement, après les significations légales et les délais voulus par la loi, devient définitif, et le procès est terminé. C'est ce qui a été décidé par deux arrêts du conseil des 4 juin 1816 et 4 novembre 1817.

Suivant M. Henrion de Pansey, *Pouvoir municipal*, la commune, condamnée par un premier jugement, peut, sans y être autorisée, signifier qu'elle en appelle, parce que cet acte est purement conservatoire ; mais, pour suivre sur cet appel, il lui faut une nouvelle autorisation ; cependant elle ne lui serait pas nécessaire si l'arrêté du conseil de préfecture portait, au moins implicitement, qu'en cas de non succès, elle est autorisée à parcourir tous les degrés de juridiction. Mais dans quels termes cette autorisation implicite doit-elle être conçue ? M. de Cormenin, dans ses prolégomènes, pense que les autorisations données par les conseils de préfecture embrassent tous les degrés de juridiction, à moins qu'elles ne soient limitées par les autorisations elles-mêmes ; il ajoute, page 65, n° 12, que les autorisations pures et simples données par le conseil d'état embrassent également tous les degrés de juridiction, et que les communes ne sont point, dès lors, astreintes à se pourvoir en appel d'une deuxième autorisation, soit des conseils de

préfecture, soit du conseil d'état. Il s'appuie d'un arrêt du conseil du 26 mars 1823.

La ville de Metz avait demandé l'autorisation de poursuivre une autre commune en désistement d'un pré. Le conseil de préfecture l'avait refusée ; mais sur le recours au conseil, il intervint le 13 juin 1821 un arrêt qui autorisa la ville *à se pourvoir devant qui de droit en réclamation de la propriété du pré dit Paille Maille.* La ville ayant perdu son procès en première instance demanda au conseil de préfecture l'autorisation d'interjeter appel. Refus. Recours au conseil qui annula, attendu que la première autorisation embrassait tous les degrés de juridiction. Même décision dans un arrêt de la cour de cassation du 12 juillet 1808, et dans un autre de Colmar du 10 février 1824.

Cette décision nous paraît fondée en droit et en raison. Nos nouvelles lois ne s'occupent évidemment que du premier degré de juridiction, à la différence de l'édit de 1683, qui paraissait exiger l'autorisation tant en première instance qu'en appel. Elles n'assujettissent point à solliciter une seconde autorisation pour procéder en appel ; et une loi qui tend à limiter la liberté naturelle d'agir ne peut être étendue. On n'aperçoit pas la nécessité de cette seconde autorisation ; car le conseil de préfecture a pu

voir d'abord jusqu'à quel point les droits de la commune paraissaient fondés, et cette apparence lui a suffi pour l'autoriser puisqu'il n'est pas juge, mais tuteur. Si ses droits lui ont paru douteux, il a dû se réserver expressément de les examiner une seconde fois après la décision, et il a pu en agir ainsi, car, qui peut le plus, peut le moins, et pouvant refuser entièrement, il peut, à plus forte raison, donner une autorisation restreinte; mais s'il ne l'a pas limitée, elle vaut pour l'appel, et lorsque l'arrêté est conçu en termes généraux, ou qu'il autorise formellement à plaider en première instance et en appel, le conseil de préfecture ne peut par la suite le modifier. (Arrêt du conseil du 12 février 1823.) Il ne peut prononcer que sur une chose qui lui est demandée, mais la commune ne demande rien, puisqu'elle est autorisée à suivre tous les degrés de juridiction.

Si une autorisation était restreinte au premier degré de juridiction; que, sur une première demande d'interjeter appel, il y eût eu refus, le conseil pourrait, sur une deuxième demande, revenir et autoriser. Il ne ferait qu'un acte de tutelle qui ne peut nuire à personne et qui ne compromet aucun droit acquis.

Une commune qui a gagné son procès n'a pas besoin d'une nouvelle autorisation pour

défendre à l'appel. L'autorisation n'est pas non plus nécessaire pour se pourvoir en cassation, si elle a été obtenue en première instance ou en appel.

Lorsque le défaut d'autorisation n'a été opposé ni en première instance, ni en appel, il peut l'être devant la cour de cassation pour faire casser l'arrêt qui est dénoncé, soit par les communes elles-mêmes, soit par les particuliers contre qui elles ont plaidé. (Arrêt de la cour de cassation des 28 brumaire an VI, 15 prairial an XII, 2 mai 1808, 2 juin 1817.)

Néanmoins, M. le président Henrion de Pansey, du *Pouvoir municipal*, est d'avis que les communes ne peuvent attaquer les décisions que par la voie de la tierce opposition, et que les particuliers ne peuvent les attaquer d'aucune manière, parce que ce serait faire tourner contre les communes une mesure prescrite dans leur intérêt et violer le principe que la personne capable ne peut opposer l'incapacité de l'adversaire avec lequel elle a contracté ou plaidé. Nous n'adoptons pas la première partie de cette opinion; mais nous partageons la dernière, tout en avouant qu'elle est contraire à la jurisprudence civile.

Les règles sur l'autorisation requise en matière réelle ne s'appliquent qu'au cas où l'action

est portée devant l'autorité judiciaire ; mais l'autorisation n'est pas nécessaire lorsqu'elle est portée devant l'autorité administrative. Ainsi, soit qu'il s'agisse de plaider en défendant ou en demandant devant un conseil de préfecture, un préfet ou un ministre, soit qu'il y ait lieu de se pourvoir au conseil d'état contre les décisions émanées de ces autorités, il n'est pas nécessaire de se munir d'une autorisation du conseil de préfecture. Le maire doit seulement prendre la précaution de se faire autoriser par le conseil municipal, pour que la commune ne puisse pas blâmer sa conduite et refuser de payer les frais. D'ailleurs, l'autorisation de ce conseil est nécessaire dans toutes les instances. Le conseil d'état oblige les maires à la représenter lorsque les adversaires des communes élèvent des doutes sur son existence. (*Voyez* Merlin, *Questions de droit*, au mot *Communes*, § 6, art. 44.)

Deux arrêts des cours royales de Bourges et de Rouen des 7 décembre 1824 et 4 mai 1825 ont décidé que les habitans d'une commune ne pouvaient être entendus comme témoins dans un procès relatif à un droit communal. Le premier a même rejeté les dépositions des parens d'habitans, c'était une conséquence ; mais un arrêt de la section civile du 30 mai

1825, en cassant un arrêt de la cour d'Orléans, a décidé que les parens pouvaient être témoins, parce qu'aucun des membres de l'aggrégation n'étant admis individuellement à exercer ce droit, ni même à en surveiller l'exercice, aucun ne peut être regardé comme partie au procès, et par suite, aucun parent ne peut être exclu de la faculté de donner son témoignage. Il nous semble que la cour aurait jugé de même en faveur des habitans.

Nous croyons néanmoins que les tribunaux doivent être en garde contre les dépositions des uns et des autres.

§ II.

Appendice aux eaux.

Nous allons réunir, sous ce paragraphe, les décisions intervenues, et les solutions de différentes questions qui nous ont été soumises depuis la publication de notre dernière édition sur *les Eaux*.

L'arrêt du conseil du 23 juillet 1783, portant règlement pour la Loire et ses affluens, n'a pas été abrogé par les lois postérieures; en conséquence, aux termes de ce règlement, il y a lieu de condamner à l'amende le riverain qui a fait des plantations sans autorisation,

lorsque ces plantations sont nuisibles à la navigation. (Arrêt du conseil du 22 février 1825.)

Dans l'espèce de cet arrêt, deux riverains avaient fait des plantations d'osier sur une alluvion. Le lit de la rivière en était rétréci, le riverain opposé et le service public en éprouvaient du préjudice.

Les autorisations d'élever des usines sur les cours d'eau navigables ne peuvent être et ne sont en effet accordées qu'en ce qui concerne le domaine public, et sans préjudice des droits des propriétaires riverains; en conséquence, un tribunal est compétent pour statuer au possessoire sur l'œuvre nouvelle faite par le propriétaire d'un moulin dans une alluvion qu'un riverain prétend être sa propriété par droit d'accession, et pour ordonner la destruction des travaux autorisés. (Arrêt du conseil du 22 juin 1825.)

Cette dernière règle ne nous paraît pas sûre. Plusieurs autres arrêts ont décidé que les tribunaux doivent se borner à constater la possession. Dans l'espèce, le réclamant aurait donc dû se pourvoir administrativement pour faire ordonner la destruction des travaux en vertu de la décision qui le déclarait possesseur. (Voyez *Régime des Eaux*, tom. II, pag. 303; et *suprà*, *Traité des Chemins*, pag. 462.)

Les préfets sont compétens pour interpréter des arrêtés réglementaires pris par eux antérieurement, mais non pour ordonner la destruction des ouvrages supposés faits en contravention auxdits arrêtés réglementaires.

La question de contravention ne peut être jugée que par le conseil de préfecture pour les cours d'eau navigables ou flottables, et par les tribunaux ordinaires pour les autres cours d'eau. (Arrêts du conseil des 19 janvier, 2 février et 22 juin 1825.)

Mais à quels tribunaux faut-il s'adresser? Voyez *Régime des Eaux,* tom. II, *Compétence de l'autorité judiciaire.*

Les canaux non navigables des rivières navigables ou flottables font, comme celles-ci, partie du domaine public, et doivent être soumis au même régime. En conséquence, lorsque des travaux ont été commencés sur ces canaux sans permission, les conseils de préfecture sont compétens pour réprimer cette contravention et ordonner la suspension des travaux, bien qu'il ne s'agisse que de l'établissement d'un troisième tournant à une usine. (Arrêts du conseil des 27 avril et 17 août 1825.)

Une ordonnance royale qui autorise des particuliers à faire, dans l'intérêt de la navigation, des travaux dans le bras d'une rivière

navigable, ne peut être attaquée par la voie contentieuse. Mais comme le sacrifice obligé à l'utilité publique n'est pas gratuit, la partie lésée peut se pourvoir devant les tribunaux pour faire condamner ces particuliers à des dommages-intérêts. (Arrêt du conseil du 6 septembre 1825.)

Lorsqu'il s'agit de plaintes portées contre des ouvrages entrepris par une association de propriétaires sur les bords d'une rivière qui est flottable en cette partie de son cours, l'autorité administrative a seule le droit de faire modifier ou détruire lesdits ouvrages s'ils ont été exécutés irrégulièrement et sans autorisation, ou s'ils sont offensifs contre la rive opposée, nonobstant les titres privés invoqués par l'une des parties. (Arrêt du conseil du 19 octobre 1825.)

L'arrêté du gouvernement du 28 mai 1803 n'attribue de juridiction aux autorités administratives du chef-lieu d'arrondissement de navigation, qu'en ce qui concerne les travaux d'utilité publique à exécuter dans le lit et sur les bords des fleuves et rivières; en conséquence, un conseil de préfecture ne peut se prévaloir des dispositions dudit arrêté pour prononcer sur une prétendue contravention commise sur le cours d'une rivière hors des

limites de son département. (Arrêt du conseil du 21 décembre 1825.)

Lorsque les travaux de redressement d'une rivière ont été entrepris postérieurement à la publication de la loi du 8 mars 1810, c'est d'après cette loi que doit être réglée l'indemnité due à un fabricant pour la dépossession du moteur de son usine ; dès lors, à défaut de conciliation sur le montant de cette indemnité, c'est aux tribunaux et non au conseil de préfecture à prononcer. (Arrêt du conseil du 17 août 1825.)

Les préfets sont compétens, sauf l'approbation ministérielle, pour accorder l'autorisation de reconstruire une vanne dans l'intérêt tout à la fois et d'une usine et du flottage. Leurs arrêtés ne peuvent être déférés qu'au ministre de l'intérieur ; et lorsque l'autorisation a été accordée dans l'intérêt même du flottage, un riverain ne peut s'en plaindre, sous prétexte que cette reconstruction porte préjudice à sa propriété en causant des inondations ; et cela à l'avantage du propriétaire de l'usine dont elle augmente l'activité. Le riverain n'est pas fondé à se plaindre, lors surtout que, par suite de la reconstruction de la vanne, les anciennes voies d'écoulement des eaux ont été considérablement augmentées. (Arrêt du 16 novembre 1825.)

Lorsque deux fermiers de la pêche d'une rivière navigable sont en contestation sur l'étendue de leurs cantonnemens respectifs, c'est aux tribunaux à prononcer, quoiqu'ils se soient soumis par leurs baux à la juridiction administrative. (Arrêts du conseil des 4 novembre 1824 et 16 février 1826.)

Voyez le *Régime des Eaux*, tome Ier, page 288.

Nous avons dit, au même tome, page 236, que la jurisprudence du conseil d'état avait varié sur la question de savoir si le rouissage du chanvre constituait un délit de pêche de la compétence de la police correctionnelle, ou une contravention de grande voirie attribuée aux conseils de préfecture; que le conseil, qui d'abord avait attribué compétence aux tribunaux, avait en dernier lieu proclamé celle de l'administration.

Toutefois, un arrêt de ce conseil du 11 janvier 1826 a reconnu la compétence des tribunaux; mais la poursuite du délit, par l'administration des eaux et forêts, n'avait eu lieu que sur la plainte du fermier de la pêche; et le conseil a décidé que la poursuite était dans l'intérêt de ce fermier; que par conséquent, *dans l'espèce*, le fait dont il s'agissait ne présentait pas les caractères d'une contravention

en matière de grande voirie ; mais que les poursuites avaient eu pour objet de réprimer un délit de pêche qui était de la compétence de l'autorité judiciaire.

Nous avons soutenu, page 119 et suivantes, que le droit de pêche, concédé à des particuliers par le gouvernement avant la révolution, était aboli sans indemnité ; un arrêt de la cour de cassation du 8 mai 1826 a confirmé cette opinion en cassant un arrêt de la cour de Paris qui avait jugé le contraire.

Celui qui s'est livré à la pêche dans une rivière navigable, sans être muni de licence ou sans être adjudicataire de la pêche, ne peut être exempt de la peine, sous prétexte qu'il a pu se croire autorisé à pêcher par un bail qu'il tenait d'une autre personne n'ayant non plus ni droit, ni titre pour faire la pêche. (Arrêt de la cour de cassation du 11 juin 1825.)

L'interruption du passage direct sur un pont qui fait continuité d'une route départementale et sur lequel est établi un péage affecté à son entretien et reconstruction, ne peut donner lieu, de la part de l'adjudicataire, à une demande en indemnité, lorsque cette interruption n'est causée que par la gelée (arrêt du conseil du 15 mars 1826). Dans l'espèce, pendant l'hiver de 1823, les glaces amoncelées

sur la Seine avaient pris assez de consistance pour supporter le passage des gens à pied et à cheval, ce qui dura pendant trente-quatre jours et causa un dommage réel à l'adjudicataire du péage du pont voisin.

Les chefs de pont sur Seine (à Paris) ne sont pas fondés à demander l'application d'un ancien règlement relatif au mesurage des bateaux, lorsqu'il est contraire à l'usage établi. (Arrêt du conseil du 15 mars 1826.)

Toute question de propriété de cours d'eau sur laquelle un particulier fonde son opposition à l'exécution d'une ordonnance royale, autorisant la construction d'un moulin, est du ressort des tribunaux ordinaires; et quoiqu'il soit constant que, lorsque cette ordonnance a été rendue, le tiers dont il s'agit n'avait pas encore élevé cette question de propriété, son opposition contre l'ordonnance n'en est pas moins recevable. (Arrêt du conseil du 27 avril 1825.)

Lorsqu'il ne s'agit pas d'un cours d'eau naturel, mais d'un canal de desséchement construit de main d'homme et qui est une propriété privée, appartenant à une association, il ne peut être accordé à des tiers aucune autorisation de construire des usines sans le consentement des membres de cette association,

et tant que la question de propriété n'a pas été préalablement jugée par les tribunaux. L'administration est par conséquent incompétente pour accorder, à l'occasion de ces canaux, un sursis à la démolition d'un barrage construit par un particulier. (Arrêts du conseil des 1er septembre 1825 et 18 janvier 1826.)

Lorsqu'un riverain se prétend propriétaire des eaux d'un ruisseau, le préfet est incompétent pour autoriser un autre riverain à y faire une prise d'irrigation, et la question de propriété ne peut être décidée que par les tribunaux. (Arrêts du conseil des 26 octobre et 14 décembre 1825.)

L'exécution d'un arrêté préfectoral qui autorise l'établissement d'une usine est nécessairement subordonnée à l'approbation du roi; le propriétaire qui a construit, sans attendre cette approbation, n'a pas de titre légal, et l'ordonnance royale qui accorde postérieurement l'autorisation, peut changer les conditions primitivement imposées. (Arrêt du conseil du 1er mars 1826.)

Nous avons dit, tome 2, page 269 du *Régime des Eaux*, qu'un préfet pouvait en tems de sécheresse interdire les prises d'eau faites pour l'usage des moulins et l'irrigation

des prairies, mais en prescrivant de payer une indemnité.

La cour de cassation a rendu le 5 novembre 1825 un arrêt qui confirme la première partie de cette opinion.

Dans l'espèce de cet arrêt, et d'après une instruction du préfet de l'Yonne, le maire de Béon avait pris le 24 juillet 1825 un arrêté par lequel il ordonnait que l'eau de la fontaine de cette commune suivrait son cours ordinaire, sans interruption jusqu'à Béon-le-Bas, deux jours par semaine, et que ceux qui se permettraient d'en arrêter le cours pendant les jours marqués seraient, sur le rapport du garde champêtre, traduits au tribunal de simple police pour y être punis suivant les lois ; cet arrêté avait pour but de fournir aux habitans de la commune des moyens d'arrosement dont l'usage leur était prescrit, des précautions et des secours contre les incendies.

Cependant le sieur Huré, juge de paix de Joigny, avait arrêté les eaux, et son suppléant, devant lequel il fut traduit, avait sursis à statuer, attendu qu'il élevait la question de propriété.

Mais la cour suprême a cassé, attendu que le maire avait eu le droit de prendre un pareil ar-

rêté aux termes de la loi du 24 août 1790, et que la prétention de propriété n'empêchait pas la répression, parce que la contravention était indépendante de la décision des tribunaux civils sur cette question.

Quant à l'indemnité, la cour de cassation ne s'en est point occupée et ne devait pas y statuer. La mesure de police était exécutoire par provision, sauf à faire régler ensuite cette indemnité par les tribunaux compétens.

Nous avons soutenu, page 45, deuxième volume, que les travaux exigés par l'art. 642 du Code civil, pour faire courir la prescription, devaient être exécutés sur le fonds où naît la source et non sur l'héritage inférieur. La cour de cassation, par arrêt du 6 juillet 1825, a consacré cette doctrine. Il était constaté que des ouvrages destinés à introduire l'eau dans le fonds inférieur avaient été exécutés sur cet héritage, et que ceux qui conduisaient l'eau de la source à ces ouvrages n'avaient pas eu lieu dans l'intérêt du propriétaire inférieur. Le propriétaire supérieur ayant détourné l'eau, l'inférieur forma complainte. Le tribunal de Vire, jugeant par appel, déclara la complainte non recevable, attendu que la prescription ne pouvait résulter que de travaux apparens exé-

cutés dans le fonds supérieur pour faciliter la chute et le cours des eaux dans l'héritage inférieur ; et la cour de cassation rejeta le pourvoi : « Attendu que, relativement aux eaux qui dérivent d'une source, il est de principe que le propriétaire du terrain inférieur ne peut prescrire le droit de s'approprier cette eau, qu'autant qu'il a été fait, sur l'héritage supérieur, des ouvrages *dans l'intérêt* du terrain inférieur. »

Il paraît d'ailleurs résulter de l'arrêt que la preuve de l'exécution des ouvrages par l'inférieur ou ses auteurs n'est pas absolument nécessaire ; qu'on le présume, lorsqu'ils sont faits dans *son intérêt*.

Nous avons distingué, page 35 et suivantes, les eaux pluviales, vagues et répandues sur la voie publique, de celles qui ont un cours réglé. Les premières ne sont pas prescriptibles et ne peuvent donner lieu à la complainte, mais il en est différemment des autres. Un arrêt de la cour de cassation du 21 juillet 1825 a refusé d'admettre la complainte ; mais il s'agissait d'eaux de la première espèce.

Nous avons été consulté dans une affaire remarquable. Les eaux de différentes rues se réunissaient dans un bassin ou lavoir public,

de là elles s'écoulaient dans un aqueduc également public et artificiel. Les propriétaires riverains y avaient ouvert de petits aqueducs latéraux pour introduire ces eaux dans leurs jardins. Cependant la ville concéda ces mêmes eaux à un tiers, moyennant un prix déterminé. J'ai pensé que les riverains étaient fondés à invoquer la prescription, d'abord, parce que toute propriété communale (et conséquemment l'eau des rues) est prescriptible; ensuite, parce qu'en pratiquant des ouvertures sur l'aqueduc de la ville où les eaux se trouvaient réunies, ils avaient fait des ouvrages apparens sur le fonds supérieur. L'affaire s'est arrangée.

Voici plusieurs autres questions avec leurs solutions.

Un particulier accorde à un tiers le droit de prendre dans un ruisseau l'eau nécessaire au besoin de sa maison. Sur ce ruisseau, il existe en amont de la maison des établissemens de teinturerie et autres qui rendent les eaux sales. Celui qui a accordé le droit de prise d'eau peut-il permettre l'établissement de nouvelles teintureries au dessus de cette prise d'eau? Oui, s'il n'en résulte pas d'inconvénient pour le concessionnaire; non, si le nouvel établissement cause un accroissement de saleté tel

qu'il ne puisse plus s'en servir pour le même usage que précédemment.

Une prise d'eau dérivée d'un ruisseau non navigable ni flottable traverse plusieurs fonds. L'eau ne passe dans le canal de dérivation que pendant la saison des arrosages ; chaque propriétaire prend l'eau pendant le nombre d'heures ou de jours nécessaires pour l'irrigation. Hors la saison des arrosages, elle coule dans son lit ordinaire. Cependant, le dernier propriétaire imagine de détourner les eaux de dérivation pour les diriger vers un ancien moulin, et prétend qu'elles doivent couler constamment en tout tems dans le canal de dérivation.

Il n'a pas le droit qu'il veut s'arroger. Sa prétention n'est pas fondée. Ce serait aggraver la servitude ; mais pendant la saison des arrosages, il peut changer la destination des eaux et employer à faire mouvoir son moulin, ce qu'il employait à arroser sa prairie.

Un particulier vend un pré situé d'un côté du ruisseau ; il accorde à l'acquéreur le droit d'appuyer sur un pré de l'autre côté, et où il voudra, un barrage ou massif pour dériver les eaux. Le barrage cause des inondations passagères au vendeur. Celui-ci vend cet autre pré.

La vente ne fait pas cesser la servitude ; mais le créancier peut-il changer l'emplacement du barrage? Non, car son choix a consommé son droit. Du reste, les dommages doivent être supportés par une conséquence de la servitude, mais non pas gratuitement. *Voy.* Aqueduc, *Régime des Eaux*.

Un seigneur possédait des marais soumis à un droit de pacage en faveur de plusieurs communes.

En 1788, un cantonnement a lieu, et l'on donne aux communes des marais des deux côtés d'une petite rivière, mais sans parler de la rivière.

Cependant les communes s'en prétendent propriétaires.

L'ex-seigneur prétend l'être ; il articule que le lit à lui seul vaut plus que tous les marais réunis, et qu'il en a toujours joui pour l'extraction de la tourbe depuis 1788. Si ces faits sont prouvés, sa prétention est fondée.

Un particulier accorde la surverse des eaux d'un bassin ou les égouts naturels d'une prairie. Quels droits en résulte-t-il pour le concessionnaire? peut-il empêcher le propriétaire de faire des dispositions pour employer toutes les eaux à son profit et dans l'intérêt de sa pro-

priété? Je ne le crois pas. Je pense que le concessionnaire ne peut avoir les eaux de surverse ou des égouts naturels que lorsqu'il en existe, et qu'à cet effet, il peut empêcher les innovations qui ne seraient dictées que par une pure malice, par émulation, mais non celles qui auraient pour but d'employer les eaux d'une manière utile.

FIN.

TABLE ALPHABÉTIQUE DES MATIÈRES.

A

Adjoint. Est-il chargé de la police des chemins vicinaux? 389. (*Voy.* Police, Maire, Commune.)

Alignement. L'ordonnance qui fixe la largeur d'une route et les alignemens des constructions, ne peut être attaquée devant le comité contentieux, 166. — Celui qui construit ou répare sans demander un alignement, doit être condamné à la démolition par le conseil de préfecture, 166. — Le préfet donne l'alignement pour la plantation des routes, 171. (*Voy.* Arbres.) — L'alignement est nécessaire même pour une maison à l'angle de deux rues appartenant, l'une à la grande, l'autre à la petite voirie, 171. — *Idem* en cas d'élargissement, lorsque les réparations ont lieu, non sur la rue, mais sur le sol d'une maison démolie, et non encore achetée, 172. — *Secùs*, si les constructions ne joignent pas immédiatement la route, 179. — Dispositions anciennes sur les alignemens, 392. — Tarif, 393. — Sont donnés par les maires pour la petite voirie, 394. — Doivent-ils être conformes aux plans? 395. — *Quid*, s'il n'y a pas de plan? 395. — Les plans doivent être approuvés, 396. — Les riverains peuvent-ils réparer? 396. — *Quid*, pour les alignemens à Paris? 397. — *Quid*, pour ceux des villages? 397. — Les riverains d'une rue ou d'un chemin vicinal doivent-ils, avant de construire, se munir d'un alignement? 402, 421. — Il y a lieu à indemniser le riverain si l'on revient sur l'alignement donné, 403. — Il faut un alignement pour construire

autour de Paris, 414. — Distance et hauteur à observer, 417. — Peut-on réclamer contre l'alignement du maire? 417. — Les contestations entre propriétaires sur l'alignement sont portées devant le ministre, 418. — Est-il dû une indemnité au riverain pour tout préjudice causé par un alignement? 418. — *Quid*, s'il y a un plan symétrique pour la façade? 421. — Qui doit ordonner la démolition, en cas de contravention à l'alignement? 433. — Peines dans ce cas, 493. (*Voy.* Police, Conseil de préfecture, Rue.)

Anticipation. (*Voy.* Conseil de préfecture, Trib., Chemins.)

Arbres. Les tribunaux sont compétens pour juger les questions de propriété des arbres des routes, 106. — Principes anciens et nouveaux sur la plantation des routes, 111. — Par qui, en quels arbres, où et à quelle distance doivent se faire les plantations? 118. — La plantation est-elle facultative ou obligatoire pour les riverains? 120. — Les arbres plantés par les riverains sur leur terrain ou sur le sol des routes leur appartiennent, 122, 125, 132. — Distinction à cet égard entre les plantations anciennes et les plantations nouvelles, 126. — Le décret de 1811 n'a pas pu ôter aux riverains la propriété des arbres qui leur était acquise, 127. — Jurisprudence contraire du conseil d'état, 128. — Dans le dernier cas, les riverains doivent prouver que les plantations ont été faites par eux, 122. — Les arbres plantés sur des chemins, rues ou autres propriétés communales, appartiennent aux riverains, sauf la preuve contraire de la commune, 123. — L'élagage a lieu avec l'autorisation de l'administration, et profite aux riverains propriétaires, 124. — Les riverains ne peuvent abattre les arbres que lorsqu'ils donnent des signes de dépérissement, et avec une autorisation, 133. — Les demandes sur la propriété des arbres, rejetées à cause du décret, devront, si elles sont reproduites, être accueillies depuis la loi de 1825, 133. — *Quid*, si dans l'intervalle l'état a vendu ces arbres? 133. — On ne pourrait répéter contre l'état les fruits dont il aurait joui à la faveur du décret de 1811, 134. — Les règles sont applica-

bles aux arbres des chemins vicinaux élevés au rang des routes, 154. — La propriété des arbres plantés par les seigneurs sur les routes, lorsque les riverains ne plantaient pas, n'a point survécu à l'abolition de la féodalité, à moins qu'elle n'ait été transférée à des tiers, 154. — Distinction entre les arbres plantés sur les routes ou sur les riverains, pour la peine à infliger à celui qui les coupe, 212, 215. — *Quid*, si celui qui les coupe en est propriétaire? 214. — *Quid*, pour les arbres des forêts traversées par des routes? 216. — Nature des peines, 222. — Par qui sont poursuivies et réprimées les contraventions? 222, 441. — Formalités nécessaires pour élaguer les arbres des routes, 230. Peines contre ceux qui endommagent les arbres, 231. — Les tribunaux jugent la question de propriété des arbres, 238. — *Quid*, s'il s'agit d'arbres coupés sans autorisation? 238.

Arbres des chemins vicinaux. Principes anciens sur la plantation des chemins vicinaux, 332. — A quelle distance des fonds riverains doivent être les arbres? 335. — Les seigneurs en avaient la propriété, 337. — Comment l'ont-ils perdue? 339. — Quand les arbres appartiennent-ils aux communes ou aux particuliers? 340. — Les arbres aliénés par des seigneurs à des tiers sont-ils restés la propriété de ceux-ci? 542. — Obligation des riverains en plantant, 341. — Principes nouveaux sur la propriété des arbres, 342. — Qui de la commune ou des riverains peut effectuer la plantation? 343. — Par qui doit-elle être autorisée? 344 — On n'est pas tenu de planter, 345. — Les communes doivent observer la distance ordinaire, tandis que les riverains peuvent planter immédiatement le long du chemin, 345. Peut-on planter arbitrairement sur les bords au delà des six mètres? 347. — Les arbres peuvent être élagués et abattus sans autorisation, 348. — La question de propriété des arbres est du ressort des tribunaux, 467. (*Voy.* Peines.) — On peut détruire des arbres établis sur son fonds par des tiers, 483. — *Quid*, si l'on n'est pas en possession des arbres? 483.

B

Bail. (*Voy.* Cantonnier.)

Barrières de dégel. Ce que c'est, 253. — Comment sont poursuivies les contraventions, 256, 275. — Peines, 274. (*Voy.* Voitures.)

Berges. (*Voy.* Fossés.)

C

Cantonnier. Il y a lieu à résilier le bail lorsqu'il ne remplit pas les conditions qui lui sont imposées par le cahier des charges, 154. — C'est le préfet qui prononce la résiliation, 154. — Après la résiliation, le conseil des ponts et chaussées est juge de la responsabilité de l'entrepreneur, 155. — Il n'y a pas lieu à cette responsabilité lorsque les travaux ont été acceptés et payés, 155. — Lorsque les cantonniers n'exécutent pas les travaux, le sous-préfet peut les faire faire à leurs frais, 155.

Chemins. Leur division chez les Romains, 1. — Chez nous, 3, 5, 10. — Comment ils étaient établis et entretenus, 7. (*Voy.* Corvées.) — Exception pour la Normandie, 7. — Quand le chemin est impraticable, peut-on passer sur les fonds voisins? 31, 32, 540. — Ces fonds peuvent-ils en ce cas réclamer une indemnité? 32. — Principes anciens sur la largeur des grands chemins, 76. — Ils n'ont pas été abrogés par les lois nouvelles, 80. — L'administration peut cependant réduire cette largeur légale, 80. — A qui appartient-il de décider la question de propriété des routes élevée par les riverains? 107. — Comment se fait la preuve de la propriété? 108. — Qu'entend-on par anticipation? 202. (*Voy.* Routes, Fossés, Chemins vicinaux.)

Chemins particuliers. (*Voy.* Sentiers.)

Chemins vicinaux. Distinction entre les chemins vicinaux et les communaux, 277. — Ce qu'on entend par chemins vi-

cinaux 279, 283. — Latitude de l'administration à cet égard, 281. — L'inscription au tableau n'est pas *constitutive*, mais *déclarative* de la vicinalité, 453. — On peut déclarer vicinal le chemin conduisant à un hameau, 283. — On ne doit pas entretenir ceux qui n'ont pas une utilité générale, 284. — Leur entretien est à la charge de la commune, 310, 317. — Un passage public peut être rangé au nombre des voies vicinales, 286. — Les rues qui sont le prolongement des chemins vicinaux, sont régies par des principes particuliers, 289. — A qui apppartiennent-elles? 516. (*Voy.* Rues.) — Formalités pour dresser le tableau des chemins, 287, 503, 577. — Les préfets déclarent la vicinalité 289, 293, 303. — Moyens que devraient prendre les conseils municipaux et les préfets pour découvrir les anciennes limites, 293. — La déclaration de vicinalité n'empêche pas d'élever la question de propriété dans le but de se faire indemniser, 294, 435. — Les tribunaux seuls sont compétens sur cette question, 436. — Réciproquement la prétention de propriété n'empêche pas de déclarer la vicinalité, 299, 376. — Néanmoins il peut être bon d'attendre, 300. — Largeur des chemins vicinaux, 300, 355. — La commune n'est pas liée par la déclaration de vicinalité, 301. — Les communes peuvent, selon leur intérêt, faire supprimer ou rétrécir ces chemins, 303, 324, 356. — De l'affiche et de ses conséquences, 304. — Tout particulier intéressé peut provoquer la reconnaissance de la vicinalité, 306, 567. — A qui appartiennent les chemins vicinaux? 307. — Les communes en sont réputées propriétaires jusqu'à preuve contraire, 315. (*Voy.* Préfet, Conseil de préfecture, Route, Arbres.) — Ceux qui se prétendent propriétaires peuvent le prouver par titres et possession, 517. — Un sentier de tolérance ne peut être considéré comme vicinal, 318. — Caractère que doit avoir la possession pour conduire à la propriété, 319. — L'entretien par la commune constitue-t-il une possession suffisante? 321. — La commune peut-elle perdre, comme elle peut acquérir, un chemin

par prescription? 322. — Le chemin doit être considéré comme propriété communale et comme chose publique, 324. — Malgré la déclaration de vicinalité, les riverains peuvent faire constater leur possession et leur propriété, 325, 328. — Ces principes sont applicables qu'il s'agisse de la totalité ou d'une portion du chemin 329, 348. — Règle pour la reconnaissance des limites, 350. — Un chemin vicinal n'est pas une terre vaine et vague, 351. — La commune pourrait-elle aujourd'hui porter au delà de six mètres la largeur d'un chemin qui, autrefois, aurait été déclaré susceptible d'une plus grande largeur? 358. — Comment avaient lieu autrefois l'établissement et entretien des chemins? 362. — Ils ont lieu à présent par la prestation en nature et les centimes additionnels, 363. (*Voy*. Prestation.) — On n'entretient ainsi que les chemins déclarés vicinaux, 395. — Comment pourvoit-on à l'établissement? 364. — Le préfet exproprie quand le terrain n'excède pas 3,000 fr., 370. — Quelles sont les formalités? 371 (*Voy*. Préfet.) — Si un riverain élève la question de propriété d'un chemin vicinal, doit-on nécessairement accorder le provisoire à la commune? 450. — Sur l'appel de l'arrêté du conseil de préfecture, le conseil d'état peut accorder le provisoire, 450. — Par qui sont réprimées les anticipations? 442. — Si le prévenu de dépôts de matériaux élève la question de propriété, il faut surseoir, 455. — Une commune n'a pas abandonné le possessoire quoiqu'elle se soit pourvue d'abord au pétitoire, 468. — Peut-on assimiler à ces chemins les rivières non flottables? 511.

Commune. La commune qui réclame un sentier à titre de servitude, doit porter son action devant les tribunaux, 555. — Par qui doivent être suivies les actions des communes sur des chemins privés ou vicinaux? 563. — Distinction à cet égard entre la jouissance et la propriété, 565. — Tout particulier peut se plaindre des anticipations et dégradations vicinales, 567. — *Quid*, si le chemin n'était pas vicinal? 568. — La commune doit-elle être assignée en la personne

et au domicile du maire, et jamais de l'adjoint? 572. — *Quid*, si le maire est absent? 573; s'il est mort? 574. — L'original doit être visé, 573, 574. — Le maire doit-il agir en son nom ou en sa qualité, 575. — La commune ne peut demander ni défendre sans autorisation, 576. — *Secùs*, pour un procès relatif à l'exécution d'un jugement ayant force de chose jugée, 577. — L'autorisation, dans le cours d'une instance, valide la procédure antérieure, 577. — Elle est donnée ou refusée par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'état, 577. — L'adversaire de la commune ne peut se pourvoir contre l'autorisation, 578. — Qui doit demander l'autorisation, lorsque la commune est défenderesse? 578. — *Quid*, si le maire se présente sans autorisation? 575. — La commune autorisée en première instance doit-elle l'être de nouveau en appel? 580. — Le conseil de préfecture qui a d'abord refusé, peut ensuite accorder l'autorisation, 582. — Elle n'est pas nécessaire en cassation, 582. — Le défaut d'autorisation peut-il être opposé pour la première fois en cassation? 583. — L'autorisation est inutile devant l'autorité administrative, 583. — Dans un procès sur un droit communal, peut-on admettre à déposer les habitans ou leurs parens? 584.

Conseils de préfecture. Ce sont des juges administratifs qui statuent définitivement sur les matières de grande voirie, 160. — Ils connaissent des contraventions consistant dans la construction ou réparation des bâtimens riverains de la route, 161. — Divers points sur lesquels ces conseils prononcent, 162. — Ils condamnent à l'amende, 165, 228. — Prononcent la démolition des bâtimens qui ne sont pas conformes à l'alignement donné, 166. — Sont-ils juges du dommage causé par l'administration? 180, 190. — De même en cas d'inondation causée par un pont provisoire, 194. — *Secùs*, s'il s'agit d'un chemin vicinal, 470. — A quoi reconnaît-on leur compétence? 195, 438. — Si les matériaux extraits par un entrepreneur sont destinés à des entreprises privées, ces conseils ne sont pas juges des difficultés, 196.

— Ils jugent les difficultés relatives à l'enlèvement par l'entrepreneur des matériaux amassés par des journaliers non propriétaires, 196. — Ils fixent la valeur des matériaux, et renvoient aux tribunaux les questions de propriété, 197. — Le propriétaire dépouillé, qui soutiendrait que ses matériaux ne sont pas destinés à la route, ou que celui qui les a extraits n'est pas entrepreneur, doit porter son action devant le conseil, 197. — Qu'entend-on par travaux publics? 198. — Distinction entre les cas où les difficultés relatives à des travaux sont de la compétence des conseils ou des tribunaux, 199. — Ils connaissent des anticipation, dégradation et dépôts sur les chemins ou rues, 203. — Doit-on distinguer entre les rues qui sont ou ne sont pas le prolongement des routes? 204, 211. — Ils connaissent des dépôts faits trop près des chemins couverts des places de guerre, 210. — Ainsi que des dégradations sur les routes et leurs accessoires, 211. — Ils ne peuvent infliger que des peines pécuniaires, et non des peines corporelles, 221, 225, 228. — *Quid*, s'il s'agit d'un délit passible de peines corporelles? 228. — Leurs arrêtés sont exécutoires et emportent hypothèque, 223, 227. (*Voy.* Voitures.) — Leur compétence en matière de chemins vicinaux, 430, 442. — Le conseil d'état peut surseoir à l'exécution d'un arrêté du conseil de préfecture, 430. — Sont des juges d'exception, 438. — Leur tendance à envahir, 439. — Connaissent-ils des anticipations? 441, 475. — Prononcent-ils les peines corporelles et pécuniaires? 447. — Pour qu'ils soient compétens, il faut que la déclaration de vicinalité précède le *jugement* de la contravention, 451, 455. — *Secùs*, si l'œuvre nouvelle avait précédé l'établissement du chemin vicinal, 458. — Ils décident si un sentier ou un chemin a été compris dans la vente de biens nationaux, 469.

Contraventions. (*Voy.* Conseils de préfecture, Voiture, Police, Peine.) — Quelles sont les contraventions à la voirie, 267. C'est une contravention que d'établir des gouttières saillantes, 272. — Les contraventions sur les rivières flottables

sont réprimées par les conseils de préfecture ; sur les autres, par les tribunaux, 587.

Corvée. Ce que c'était, 7. — Elle fut abolie, rétablie et supprimée de nouveau, 8, 9. — Elle diffère de la prestation en nature, 364. (*Voy*. ce mot.)

D

Dommages. (*Voy*. Alignement, Conseils de préfecture.) Les entrepreneurs ne doivent pas prendre indistinctement les matériaux dans toutes propriétés, 181. — Les lieux doivent leur être indiqués, 182, 187. — Comment se règle l'indemnité, 181, 185. — L'entrepreneur est responsable des dommages, 183. — L'occupation des terrains pour l'extraction de matériaux est-elle assimilée à l'expropriation pour cause d'utilité publique ? 184. — En cas de dépréciation d'un fonds causée par des travaux publics, le conseil de préfecture fixe les dommages, 186.

E

Eaux. Les eaux pluviales vagues ne sont pas prescriptibles, 596. — *Secùs*, lorsqu'elles sont réunies dans un canal ou bassin, 596. — Celui qui a un droit de prise d'eau dans un canal un peu sale peut-il empêcher le propriétaire de le salir davantage en y établissant des teintureries? 597. — Le co-propriétaire d'un canal où l'eau ne passe que l'été ne peut l'y faire passer l'hiver si cela aggrave la servitude des autres, 598. — Quel droit résulte-t-il de la concession de la surverse des eaux d'un bassin, ou des égouts naturels d'une prairie? 599. (*Voy*. Rivière, Usine.)

Embarras. (*Voy*. Conseils de préfecture, Chemins, Police.)

Enclave. Le propriétaire d'un fonds enclavé peut exiger un passage sur les voisins moyennant indemnité, 517. — Les tribunaux sont juges de cette nécessité et indemnité, 518. — Il faut qu'il n'y ait absolument aucune *issue* sur la voie

publique, 519. — Le passage cesserait-il d'être dû si l'enclave cessait? 519. — Y aurait-il enclave si l'on avait le droit de passer sur un fonds voisin? 520. — *Quid*, si l'un des voisins offrait volontairement le passage? 521. — Le fonds aboutissant à un chemin impraticable ou à une rivière navigable est censé enclavé, 522.— *Quid*, si l'enclave résulte d'un démembrement de la propriété par partage? 524. — Peut-on passer sur le fonds d'autrui pour transporter des objets qui ne pourraient l'être par le chemin ordinaire? 525. — Règles pour fixer l'endroit du passage, 525. — Le passage est dû pour et sur toute nature d'héritages, 527. — Comment se prescrit la servitude en cas d'enclave? 528. — Quelle est la destination et la largeur du chemin? 529. — L'indemnité doit être préalable, 537. — Sur quelle base est-elle réglée? 539. — Elle est prescriptible, 539. — Un fonds peut être enclavé, quoiqu'il touche à un chemin de halage, 62.

Entrepreneur. Ses créanciers peuvent-ils saisir les deniers destinés aux travaux? 183. — Comment se prescrit la garantie des ouvrages? 183. — L'entrepreneur doit-il avoir permission d'extraire et payer une indemnité avant de commencer les travaux? 187, 189. — Est-il tenu de représenter l'autorisation? 190. — Si un pont s'écroule avant la réception des travaux, il périt pour l'entrepreneur, 200. (*Voy*. Dommages.)

Entretien. Impôts pour l'entretien des routes, 10. — L'entretien a lieu suivant la classe de la route, 12. (*Voy*. Chemins, Prestation.)

Expropriation. (*Voy*. Préfet.)

Extraction de matériaux. (*Voy*. Dommages.)

F

Fossés. Principes anciens sur la distance, le but, la dimension, l'entretien, le curage, la propriété, etc., des fossés des routes, 92 et suiv. — Les fossés se trouvant entre la route

et les héritages riverains sont-ils mitoyens? 97, 102. — A la charge de qui est le curage des fossés? 101. — C'est l'administration qui décide si les fossés appartiennent aux riverains ou s'ils sont une dépendance des routes, 104, 106. — Qu'est-ce que le sol des routes, et à quoi en reconnaît-on la limite? 104. (*Voy.* Chemins.) — Comment se fait la preuve de la propriété des fossés? 108. — Distinction entre les fossés établis avant ou depuis la loi de 1825 pour le mode de preuve, 109. — N'y a-t-il pas exception pour les fossés existant le long des routes qui n'ont pas été jugées susceptibles d'en avoir? 110. — Les principes sur les fossés sont applicables aux haies et autres clôtures, 135. — Les travaux d'entretien des fossés sont faits sur l'indication des ponts et chaussées, 170. — Les difficultés entre les riverains et les ponts et chaussées sont décidées par le préfet, 171. — Peines contre ceux qui dégradent les fossés, 232, 266, 270. — Qui ne les curent pas, 269. — Les fossés le long des chemins vicinaux sont facultatifs, 349. — Les frais sont supportés par ceux qui les établissent, 350. — Quand sont-ils présumés mitoyens? 351. — De la preuve et marque de non mitoyenneté, 351. — La possession est-elle une preuve de la propriété des fossés? 351. — Quelle est la distance entre les fonds riverains et fossés mitoyens, ou entre ces fossés et les chemins? 352, 354. — Par qui doit être entretenu le fossé? 354. — Un des propriétaires ne peut contraindre l'autre à combler le fossé, 354. — La question de mitoyenneté de fossés ou haies, le long d'un chemin vicinal, est du ressort des tribunaux, 467.

H.

Haies. On peut en planter sur le bord des chemins vicinaux, 337. — Celles qui sont entre un champ et un chemin vicinal sont mitoyennes, 348. — On peut couper les branches des haies et les racines des arbres qui s'étendent sur son héritage, 482. (*Voy.* Fossés, Arbres.)

Halage (chemins de). Principes généraux, 36. — Les riverains des deux côtés doivent laisser un espace pour ce chemin, 37, 38. — Il est moins considérable du côté où n'a pas lieu le tirage, 67, 83. — C'est là une servitude légale, 38, 55. — Conséquences de ce principe, 57. — On ne peut aggraver la servitude de halage, 59. — Conséquences, 60. Avant de l'établir, il faut indemniser les riverains, 59, 46, 72. — Exception, 74. — Doit-il y avoir des chemins de halage le long des rivières flottables? 40. — L'obligation est imposée tant pour les rivières flottables à bûches perdues que pour celles navigables par artifice, 42, 45, 83. — *Secùs*, pour les dérivations non navigables des rivières qui le sont, 46. — Le chemin est dû sur les îles nées au sein des fleuves, 48, 51, 55. — Les propriétaires ne peuvent embarrasser ces chemins par aucun établissement, 51. — Distance qu'ils doivent observer, 80. — S'ils font des plantations sans autorisation, sont condamnés à l'amende, 585. — Largeur de ces chemins, 52, 81. — Largeur des marchepieds, 82. — Comment se détermine l'espace de terrain qui doit être laissé sur chaque bord? 83. — Si le halage a lieu des deux côtés, il est dû sur chaque bord un chemin d'égale largeur, 86. — La largeur peut être restreinte, 39, 80, 88. — Des circonstances y obligent quelquefois, 90. — N'y a-t-il pas exception pour les rivières, navigables avant le décret? 89. — C'est le préfet, sauf recours au ministre et ensuite au conseil, qui doit fixer la largeur, 91. — Dans certains cas l'administration peut dispenser de l'obligation du chemin, 53. — Elle pèse même sur les fonds qui ne sont pas immédiatement riverains, 55. — Existe-t-elle dans les parties des fleuves où le flux et reflux peuvent dispenser du halage? 63. — Un fonds peut être enclavé quoiqu'il touche à un chemin de halage, 62. (*Voy.* Pêche, Enclave.) On ne peut transformer le chemin de halage en port fixe d'abordage et d'amarrage, 68. — L'état ne peut forcer les riverains à vendre, et ceux-ci, l'état à acheter la propriété de la partie nécessaire au chemin, 72. — La servitude de ha-

lage suit les variations de la rivière, 74. — Conséquences pour les alluvions, 75. — Les contraventions sont poursuivies administrativement, 42. — Les dégradations des chemins de halage sont réprimées par les conseils de préfecture, si c'est dans l'intérêt de la navigation, et par les tribunaux, si c'est dans l'intérêt privé, 435. — Peines, 269. — Les questions de propriété du sol sont de la compétence des tribunaux, 235. — *Idem*, pour la propriété d'une oseraie entre la rivière et le chemin, 236. — *Idem*, pour les questions de servitude, 235. — *Secùs*, s'il s'agit de savoir si le halage existe, 236.

I.

Inondation. On peut accorder le droit d'inonder un héritage à titre de servitude, 598. — Conséquences, 599.

M

Maire. Chargé de la police des chemins vicinaux, 387, 423, 435. (*Voy*. Police.) — Peut-il prendre des arrêtés? 391, 424. — Quand délivre-t-il les alignemens? 394, 404, 432. (*Voy*. Alignement.) — Peut faire démolir le bâtiment qui menace ruine, 417. — *Quid*, en cas de contravention à l'alignement? 432. — Ses arrêtés sont attaqués devant le préfet, 418. — Peut ordonner le comblement d'un fossé près d'une place, 429. — La réparation des dégradations, 491. — *Quid*, si on n'obéit pas? 491, 507. — Il prend des mesures provisoires, 431. — N'est pas suspensif le recours contre leurs arrêtés, qui sont appliqués par les tribunaux, même avant l'approbation du préfet, 495. — Il prend des mesures provisoires, 431. — Défend la divagation des oies, etc., dans les rues et parcours, 498. — *Secùs*, pour les pigeons, 499. — *Quid*, pour les chiens? 500. — Peut faire supprimer les gouttières saillantes, 503. — Indiquer un cantonnement

de pâture et les chemins pour y arriver, 503.— Peut défendre d'employer sur le port d'une commune des ouvriers non désignés par lui, 503. — Ne peut ordonner de tapisser pour les processions, 505. — Ni d'arborer des drapeaux, 506. — Il règle le balayage pour *telle ou telle heure*, 506. — Peut prescrire d'arracher l'herbe devant les maisons, 507. — Faire éloigner les matières infectes, 507.— Et tous embarras de la voie publique, 510. — L'ordre du maire d'enlever les fumiers qui se trouvent sur une propriété privée, doit-il être exécuté? 507. — Peut défendre d'employer la paille pour toiture, 508. — Qu'une personne conduise plus de trois chevaux, 511.— *Secùs*, pour rien déposer dans les rues *sans son autorisation*, 509. (*Voy*. Chemins, Alignement, Préfet.)

Ministre. Sa décision peut être attaquée devant le conseil d'état, 305. (*Voy*. Préfet, Conseils de préfecture.)

Monumens. Peines contre ceux qui les dégradent, 271.

Moulins. (*Voy*. Usine, Rivière.)

N

Navigation. (*Voy*. Rivière, Halage, Usine.)

O

Opposition. (*Voy*. Voitures)

P

Passages. Tout propriétaire peut en ouvrir au public sur sa chose, 552. — Engagement tacite qu'il contracte, 553. — Largeur qu'il faut leur donner, 553. — Il est défendu de les embarrasser, 553. — On doit les balayer, éclairer et fermer, 553. — Qui est chargé de leur police? 554. — Le propriétaire peut imposer des conditions plus sévères, 554. — Le locataire, dont la faute en aura provoqué la ferme-

ture, devra une indemnité au propriétaire, et celui-ci aux autres locataires, 554. (*Voy.* Sentiers.)

Pavé. (*Voy.* Rue.)

Péage. Si la gelée interrompt le passage, l'adjudicataire n'a pas droit à l'indemnité, 591.

Pêche. La loi de l'an X sur la pêche n'a pas donné d'extension à l'ordonnance de 1669 au sujet des marchepieds, 65-67 — Exception pour la pêche à l'escave, 70. — Les tribunaux jugent l'étendue des cantonnemens respectifs de deux fermiers de la pêche d'une rivière navigable, 590. — Qui doit prononcer sur le délit de pêche consistant dans le rouissage du chanvre? 590. — Le droit de pêche, concédé à des particuliers avant la révolution, a été aboli sans indemnité, 591. — Est en contravention celui qui pêche sans autre licence qu'un bail à lui fait par un tiers sans droit, 591.

Peines. Quelles sont les peines pour contravention sur les routes? 262. — *Idem*, pour les anticipations et détériorations? 268. — La peine est-elle la même pour le cas où l'on construit sur la grande route sans autorisation et celui où l'on ne fait qu'une réparation urgente? 265. (*Voy.* Fossés.) — Peines contre ceux qui dégradent des monumens, 271. — Qui insultent les employés, 274. — Qui dégradent les chemins vicinaux, 473. — Les rues, 490. — Qui en mutilent les arbres, dégradent les fossés, les haies, et enlèvent les matériaux, 480. — Qui s'opposent à la confection des travaux vicinaux, 483. — Qui négligent d'éclairer et balayer, qui déposent des objets sur les fenêtres, en jettent dans les rues, laissent divaguer, embarrassent les rues, etc., d'après les anciennes et nouvelles dispositions, 487, 488, 499, 509. — Qui tiennent dans les rues jeux et loteries, 489. —Y a-t-il une peine pour contravention à un arrêté administratif illégal? 494. — *Quid*, si la loi ne punit pas le fait défendu par l'arrêté? 493. — Que doit faire le tribunal si l'arrêté attache une peine plus forte que la loi? 495. — Quand applique-t-on aujourd'hui les peines des anciens règlemens et du Code de brumaire? 496. — Peine pour stationnement

de voitures et tribunal qui l'applique, 502. — Peine solidaire entre plusieurs contrevenans au balayage, 502. — Peine contre l'adjudicataire du nettoiement des rues, 502. — Récidive, 503. — Contre ceux qui embarrassent les rues ou les trottoirs, 509. — *Idem*, qui n'éclairent pas des matériaux, 509. — *Idem*, qui ferrent des chevaux dans les rues, 510. — *Idem*, qui laissent divaguer des oies, porcs, etc., en contravention aux arrêtés des maires, 497.

Pesage. (*Voy*. Voitures.)

Plantation. (*Voy*. Arbres.)

Plaque de métal. Les voitures doivent en avoir, 249.

Police des chemins. Qui en était chargé autrefois? 156. — Qui en est chargé aujourd'hui? 157. — Origine, but et fonctions de l'administration des ponts et chaussées, 158. — Le pouvoir *d'ordonner* appartient à l'administration, le pouvoir de *punir* aux tribunaux, 139, 228. — Analyse des dispositions anciennes sur cette matière, 140. — Les conseils de préfecture connaissent des contraventions en matière de grande voirie, 150, 224. — Règles de poursuite, 151. — Attributions des divers fonctionnaires pour réprimer ou constater les contraventions, 152. — Les sous-préfets peuvent prendre des mesures provisoires pour faire cesser et réprimer les contraventions, 155, 226. — Ces arrêtés peuvent être dénoncés au préfet en conseil de préfecture; ce recours n'est pas suspensif, 157, 227. — Les conseils de préfecture jugent définitivement, 227. — Le préfet peut aussi prendre ces mesures provisoires, 157. — La concession d'une partie de route abandonnée n'est pas une simple mesure d'administration; le préfet est incompétent quand même ce serait pour indemniser un propriétaire dépouillé pour une route nouvelle, 158. — On ne peut sans autorisation construire ou réparer un bâtiment riverain de la route, 161, 163. — Il y a des réparations que l'administration ne peut s'empêcher d'autoriser, 165. — L'autorisation est nécessaire pour toute espèce d'ouvrage *aux faces* des maisons, 164. — Les maisons qui doivent être reculées ne peuvent être réparées,

164. — Les étages supérieurs sont exceptés, 165. — Le préfet est juge de la vétusté d'un bâtiment, 166. — Alors même que l'autorisation ne pourrait être refusée, il y a contravention si l'on fait des travaux sans en être muni, 167. — L'autorisation est-elle nécessaire pour réparer le mur latéral? 168. — Elle l'est pour le simple plâtrage de la façade, 171. — En cas de réparations, on ne peut ordonner la démolition que des ouvrages nouveaux, 175. — Cas dans lesquels l'autorisation ne peut être refusée, 177. — Le préfet peut faire rétablir un puisard utile à la route et supprimé par le propriétaire, sauf l'action judiciaire en indemnité pour servitude, 238. — Si la route a été interceptée, l'administration peut la faire rétablir, sauf à renvoyer devant les tribunaux les questions de propriété pour l'indemnité, 239. (*Voy.* Tribunaux.) —

Police des chemins vicinaux. Qui en est chargé? 389, 423, 472. — Objet et règles de la police, 389. — *Quid*, si le chemin est embarrassé par les branches des arbres, 482. — Qui est chargé de la répression des contraventions de police? 486.

Ponts et chaussées. (*Voy.* Rue, Police.)

Porte-faix. Est-on obligé de les employer à porter ses sacs de grains, sans pouvoir les porter soi-même? 505.

Préfet. Il décide si un chemin est vicinal, grande route ou sentier privé, 295. — Il peut toujours revenir sur son arrêté déclaratif de la vicinalité, 304. — Son arrêté peut être attaqué devant le ministre de l'intérieur, 304; et, en cas d'incompétence, devant le conseil d'état, 305. — La décision du ministre peut être attaquée devant le conseil, 305. — Le préfet prononce l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour un chemin vicinal, des terrains au dessous de 3,000 fr., 370. — Il autorise la cession volontaire de ces mêmes terrains, 370, 572. — Comment et par qui est fixé la valeur de 3,000 fr.? 373. — *Quid*, si la valeur était plus forte et intéressait plusieurs communes? 575. — L'indemnité doit être préalable, 575. — Peut-on retarder le paie-

ment de l'indemnité? 376.— *Quid*, pour le terrain excédant 3,000 fr.? 377. — Pouvoir du préfet lorsqu'un chemin vicinal a été dégradé ou intercepté, 423, 427. — *Quid*, si le chemin n'était pas déclaré vicinal? 425. — Peut autoriser un aqueduc sous un chemin vicinal et sous une route, 429. — Une commune peut se faire maintenir en possession d'un chemin par le juge de paix, 460. — Et aussi par le préfet lors même qu'elle n'aurait pas une possession caractérisée, 461. (*Voy.* Police, Halage, Maire, Chemin, Usine.)

Préfecture. (*Voy.* Conseils de).

Prescription. (*Voy.* Route, Rempart, Entrepreneur, Sentier, Chemins vicinaux.)

Prestation en nature. (*Voy.* Chemins vicinaux, Corvée.) Ce que c'est, 365. — Elle pèse sur tous les individus mâles, les voitures et les bêtes de somme, 365. — Ce qu'on entend par habitant, 366. — Personnes qui y sont assujetties, ou en sont exemptes, 366. — A quel âge cesse-t-on d'y être assujetti? 367. — Le tems employé à conduire des charrettes est compté pour journée, 367. — Les propriétaires de nombreux chevaux doivent-ils la prestation pour chacun, 367. — Exception pour les étalons, etc., 368. — Qu'entend-on par bête de trait ou de somme? 367. — Le fermier ne peut se faire rembourser du propriétaire, 368. — On peut se faire remplacer, 368. — Quel est le tems fixé pour les travaux? 368. — Si la prestation ne suffisait pas, pourrait-on l'augmenter? 369. — Quand a-t-on recours aux centimes additionnels? 369.— *Quid*, si les travaux exigent des contributions extraordinaires? 369. — Le maire fait la répartition, 501.

R

Remparts. Sont dans le domaine public, 27. — Peuvent-ils se prescrire? 28.

Rivière. Peut-on se pourvoir contre une ordonnance qui autorise des travaux dans une rivière dans l'intérêt de la navi-

gation? 587. — L'administration est toujours compétente pour les travaux sur les rivières flottables, 588. — Si les travaux ont eu lieu depuis la loi de 1810, c'est d'après cette loi que se règle l'indemnité, 589.

Roue. (*Voy.* Voitures.)

Routes. Formalités pour leur établissement, 13. — A qui appartiennent les rontes royales? 15. — Départementales? 17. — Les routes transformées en chemins vicinaux et *vice versâ*? 24, 517. — Droits du propriétaire qu'on veut dépouiller pour la confection d'une route, 24. — La largeur d'une route est imprescriptible, 24. — *Secùs*, s'il s'agit de la totalité de la route, 25.

Rues. Les principes sur les routes sont applicables aux rues qui sont le prolongement des routes, et notamment à toutes les rues de Paris, 33, 169. — L'ordonnance qui déclare qu'une rue est le prolongement d'une route, est à l'abri de l'opposition, 166, 170. — Celles-là sont à la charge des ponts et chaussées, 380. — Les autres sont à celle des communes, 381. — Leur entretien a lieu au moyen de la prestation quand elles ne sont pas pavées, 381. (*Voy.* Prestation.) — *Quid*, si elles le sont, 381. — Le pavé est-il à la charge des riverains? 382, 386. — Le conseil municipal doit-il délibérer sur le pavage? 384. — A Paris les riverains sont assujettis à l'établissement du pavé, 385. — En cas de percement d'une rue, ils sont de plus tenus du relevé à bout du pavé, 386. — *Secùs*, si l'administration a détérioré le pavé, 387. — Largeur des rues qui font suite aux chemins vicinaux, 361. — De celles de l'intérieur des villages, 361. — Les rues des villages sont assujetties au même régime que les rues des villes, 399. — Il en est de même des chemins vicinaux quant aux alignemens, 399. — Peut-on comprendre les rues sur le tableau des chemins vicinaux? 404. — Police des rues de Paris sur l'alignement, 406. — Ordonnance sur la police de Paris, 408, 414. — Quelle est la hauteur des maisons de Paris? 412, 413. — Des lucarnes sur le rempant du comble ne sont pas un étage, 413. — Il

n'est pas nécessaire, pour qu'une voie publique de l'intérieur d'une commune soit une rue, d'un arrêté qui le déclare, 435. (*Voy.* Maire, Peines, Chemins, Police.)

S

Sentier. Ce que c'est, 513. — Considéré comme propriété ou comme servitude, 513. — De la possession à titre de propriété ou de servitude, 514. — Si un chemin vicinal est momentanément impraticable, on peut passer sur le fonds riverain, 31, 32, 540. — L'indemnité est due par la commune, 540. — On peut même déclore un champ, 540. — Mais on doit l'endommager le moins possible, 541. — Le juge de paix et le maire peuvent reconnaître l'impraticabilité du chemin, 542. — En quoi le sentier conventionnel diffère du sentier légal, 543. — La servitude de passage ne s'acquiert que par titres, 544. — *Quid*, pour la destination du père de famille? 544. — Division des sentiers chez les Romains, 545. — Qui peut consentir une servitude? 545. — Peut-on la stipuler en faveur des personnes? 547. — On doit user selon le titre, 547. — S'il est muet, comment se fixe l'endroit? 548. — En cas de partage, doit-on autant de passages qu'il y a de fractions, 549. — A la charge de qui est l'établissement et l'entretien du passage? 549. — Cette servitude se perd par la confusion et le non usage, 550. — Par un usage contraire au titre et la remise formelle ou tacite, par la résolution du droit de celui qui l'a accordée, 551. — Et par la destruction de la chose, 552. — Les tribunaux sont toujours compétens, 555. — S'il s'agit du fond du droit, c'est une action pétitoire, 555. — Mais les contendans pourront-ils intenter la complainte? 556. — Le créancier troublé dans la servitude peut, s'il a un titre, intenter la complainte, 558. — *Quid*, si le titre est contesté? 559. — Comment le juge de paix doit apprécier le titre, 560. — Il peut s'appuyer sur la loi pour déterminer le caractère de la possession, 561. (*Voy.* Chemins vicinaux, Communes.)

Servitude. (*Voy*. Sentiers , Tribunaux , Halage.)

Source. Pour pouvoir prescrire , il faut que les travaux soient exécutés sur le fonds où naît la source et non sur l'inférieur , 595.

T

Talus. (*Voy*. Fossés.)

Taxe. (*Voy*. Entretien , Prestation.)

Terre vaine et vague. (*Voy*. Chemins vicinaux.)

Tour d'échelle Ce que c'était , 530. — Cette servitude ne s'acquiert que par titres , 532. — Elle peut être la conséquence d'une autre servitude, 533. — *Quid*, si le mur est mitoyen ou si la clôture est forcée ? 534. — *Quid*, s'il y a impossibilité de réparer les murs sans passer sur autrui? 535. — On ne pourrait en mésuser , 536. — Largeur du chemin, 537.

Travaux publics. (*Voy*. Conseils de préfecture , Tribunaux , Entrepreneurs.)

Tribunaux. S'il y a convention entre l'entrepreneur et le propriétaire , les contestations sont du ressort des tribunaux , 198. — A quoi reconnaît-on leur compétence sur les difficultés relatives aux travaux des entrepreneurs? 201. — Répriment-ils les embarras des rues , 206 , 211. (*Voy*: Petite voirie.) — Ils connaissent de toutes les questions de propriété , 234 , 259. — *Idem*, pour vols de matériaux des routes, 239. — Ils ne peuvent décider si un chemin est une route ou un chemin vicinal , 254. (*Voy*. Police , Conseils de préfecture , Chemins vicinaux.) — Une commune peut, par action possessoire, se faire maintenir en jouissance d'un chemin , 460. — Pouvoir du juge de paix dans ce cas, 462. — *Quid*, si le chemin est déclaré vicinal? 463. — Exception pour le cas où le chemin aurait été vendu comme bien national, 469. — Les tribunaux connaissent de toutes questions de propriété de tout ou partie du chemin , 464. — Si, avant la contestation de la propriété, on n'a pas fait juger le possessoire , à qui faudra-t-il s'adresser pour cela ? 467.

— Lequel des tribunaux de police simple ou correctionnelle réprime les contraventions vicinales? 472. — Ces tribunaux connaissent-ils des dégradations et anticipations vicinales? 441, 474. (*Voy.* Peines.) — Si l'utilité publique des travaux sur un chemin vicinal n'est pas constatée, les tribunaux sont compétens sur les plaintes, 484. — Quand les jugemens des tribunaux de police sont ou ne sont pas en dernier ressort, 486. — Le délai accordé par un tribunal, pour démolir, peut être abrégé par l'administration, 500. — Le tribunal doit punir les contrevenans, sans examiner la légalité ou l'opportunité de l'arrêté du maire, 501, 506.

U

Usine. La concession en est toujours faite sauf les droits des tiers et ne fait pas obstacle à l'action possessoire, 586. — La destruction des travaux ne peut être ordonnée que par l'administration, 586. — Les préfets interprètent leurs arrêtés réglementaires, 587. — C'est l'administration qui est compétente sur les travaux d'une usine sur un canal non navigable d'une rivière qui l'est, 587. — Le préfet peut autoriser la reconstruction d'une vanne, 589. — L'opposition fondée sur une question de propriété est du ressort des tribunaux, 592. — L'administration ne peut faire à des tiers de concession d'usine sur un canal privé, 592. — Le préfet ne peut autoriser un riverain à faire des prises à un canal dont la propriété est contestée, 593. — L'arrêté du préfet doit toujours être approuvé par le roi, 593. — Le préfet peut dans la sécheresse interdire les prises d'eau pour usines, etc., 594.

V

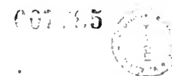
Vannes (*Voy.* Usines.)
Vicinalité. (*Voy.* Chemins vicinaux, Préfet.)
Voirie (grande). (*Voy.* Routes, Chemins, Conseils de préfecture.)

Voirie (petite). Les tribunaux connaissent des embarras sur la petite voirie, 211. — Ce que c'est que le droit de voirie, 501 (*Voy.* Tribunaux, Chemins, Maire, Conseils de préfecture, Préfet.)

Voiture. Anciens systèmes sur les voitures, 241. — Système actuel, 244. — Poids du chargement, 245. — Du pesage et vérification des voitures, 247, 258. — Les voitures doivent avoir une plaque de métal, 249. — Quand les voitures des cultivateurs sont-elles assujetties à la largeur des jantes? 251. — Déclaration pour éviter la contravention de surcharge, 252, 258. — Par qui sont constatées et réprimées les contraventions? 254. — Devant qui doit être affirmé le procès-verbal de contravention? 257. — Ces procès-verbaux sont dispensés du timbre et de l'enregistrement, 259. — Le délai de l'opposition aux arrêtés de défaut des conseils de préfecture est de trois mois, 261. — Comment sont réglées les amendes? 272. — L'amende peut être répétée, dès qu'il s'est écoulé quatre jours, 273. — Les roues des voitures dont la circulation est interdite doivent être brisées, 274.

Voituriers. Peines contre ceux qui ne sont pas près de leurs chevaux pour les guider, etc., 489. — Il faut deux postillons pour plus de cinq chevaux, 411.

FIN DE LA TABLE ALPHABÉTIQUE DES MATIÈRES.



ERRATA.

Page 54, ligne 14. Au lieu de *qu'il*, lisez *que la cour.*
Page 240. Remplacer la ligne 4 par ces mots : *Excitent toujours des plaintes, parce qu'ils sont considérables.*
Page 450, ligne 12. Au lieu de Code *pénal*, lisez *rural.*
Page 452, ligne 14. Retranchez le mot *faire.*



